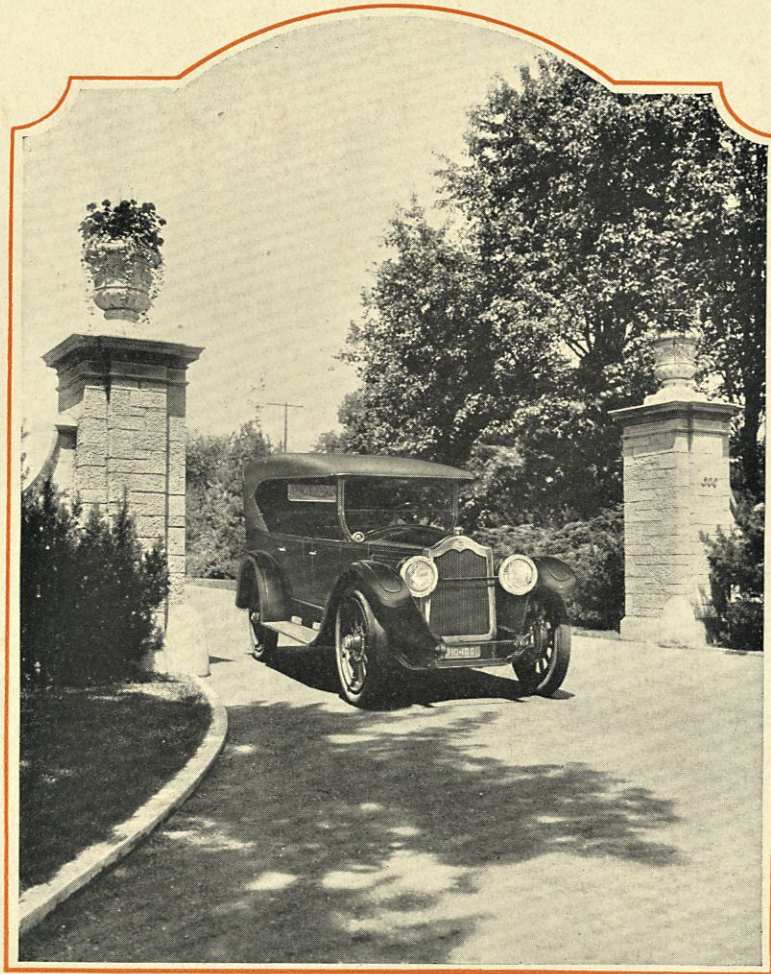


# B u i c k



SUOMEN AUTO oy. - FINSKA AUTO ab.  
KAIVOKATU 8  
HELSINKI







---

Jo vuosikausia on Buick-vaunua yleisesti pidetty mittapuuna, jonka mukaan muita autoja on arvosteltu. Ei kulu kovinkaan pitkä aika, ennenkuin Buick-tehtaitten valmistamien autojen luku nousee yli kahden miljoonan, sillä rinnan Buick-vaunun yhtämittaisen parantumisen kera kasvaa myös sen ihailijain luku ja Buick-vaunujen kysyntä.

Jokainen vuosi tuo mukanaan niin yllättäviä, oleellisia parannuksia Buick-vaunun teknilliseen rakenteeseen, ulkoasuun ja mukavuuteen, että se tavallisesti on suunnitteluunsa ja pystyväisyyteensä nähden vuoden edellä muista vaunuista.

Uudet 1924 vuoden Buick-mallit tulevat näyttämään ilmestyksiltä niillekin, jotka vuosien kuluessa ovat seuranneet Buick-vaunujen yhtämittaista kehitystä. Monet niistä teknillisistä edistysaskeleista, jotka näissä uusissa malleissa tarjotaan autoilumaailmalle, osoittavat selvästi, että Buick-tehtaat ovat jo edeltäkäs in toteuttaneet autojen mahdollisen kehityksen tulevien kahden kolmen vuoden aikana.

Tarkastaessanne näitä vaunuja on teidän alun pitäen otettava huomioon, että edessänne olevat tuotteet ovat todellisuudessa täydellisiä uutuuksia. Niiden moottori on uutta mallia, kaikkiin neljään pyörään vaikuttava jarrulaite on uusi, uutta mallia ovat samoin konealusta, kuomu, lokasiivet ja jäähdyttävä. Nämä antavat autolle suuremman nopeuden, pikaisemman voimankehityksen ja joustavuuden sekä tekevät sen mukavammaksi, sirommaksi ja turvallisemmaksi.

Sanalla sanoen, seuraavat neljätoista Buick-mallia edustavat sitä edistystä, jota jokainen autoilija on odottanutkin, koska kaikki tehdyn parannukset perustuvat kypsään tieteelliseen tutkimukseen, eivätkä johdu ainoastaan pintapuolisesta muutteluhalusta, jotta olisi jotain uutta tarjottavana.

---



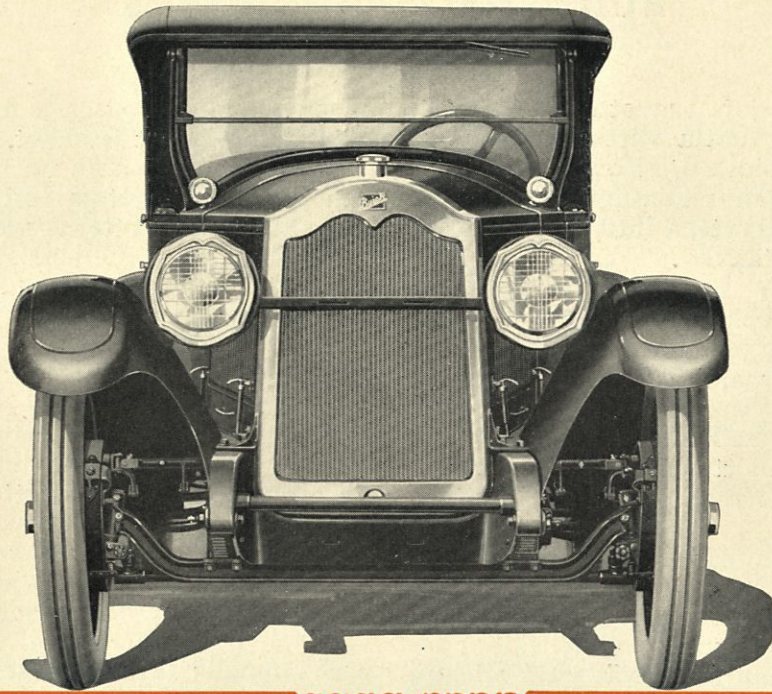
---

Tuodessaan markkinoille uuden neljään pyörään vaikuttavan jarrulaitteen seuraa Buick-tehdas samaa periaatetta, jonka se omak-sui jo aikaisemmin ottaessaan käytäntöön moottoreissaan sylinterin-kanteen asetetut venttiilit. Nelipyöräjarrujen teknillisestä oikeutuk-sesta ei voi olla enemmän epäilystä kuin Buick-moottorin etevyy-destä sylinterinkansi-venttiileineen. Kummassakin tapauksessa vaatii suoritettavan aatteen toteuttaminen käytännössä mitä suurinta suun-nittelun ja rakenteen sulavuutta, ja nelipyöräjarrut tulevat epäile-mättä palvelemaan autoilijoita yhtä tyydyttävästi ja menestykselli-sesti kuin Buick-moottorit sylinterinkansi-venttiileineen.

Muut parannukset merkitsevät tasaista teknillistä edistystä ja niitten kokonaissumma antaa Buick-vaunun omistajalle etuja, jotka eivät ole missään muualla saavutettavissa. Kukin eri parannus on tulos monikuukautisista kokeiluista General Motors Corporationin koeasemilla, ja ne voidaan kaikki tarjota autoilumaailmalle yhtä varmalla takuulla niiden täydellisyydestä kuin kaikki aikaisemmin-kin niin suurta suosiota saavuttaneet Buick-mallit.







## Uusi Buick-vaunu edestä katsottuna.

*Ankarin koe auton ulkoasua arvosteltaessa on sen tarkasteleminen suoraan edestä. Ylempänä on edestä otettu kuva eräästä vuoden 1924 Buick-mallista ja tämä kuva on tyypillinen kaikille muillekin tämän vuoden malleille. Kaikkien eri yksityiskohtien kokonaisuus luo miellyttävän, täydellisen ja eheän kuvan. Kukin yksityiskohta on itsessään mahdollisimman aistikas ja sopii samalla täydellisesti kokonaisuuteen. Uusi Buick-jäähdyttävä, loivasti kohoava konesuojus, Buick-valonheittäjät ja sivulamput, siromuotoiset lokasiivet, vaunukorin ja tuulilasin miellyttävät ääriviivat sekä konealustan tanakka rakenne — kaikki yhdessä synnyttävät vaikutelman erinomaisesta laadusta ja kunnollisuudesta.*



## BUICK-MALLI 24-KUUSI-45

VIIDEN HENGEN MATKAILUVAUNU.

Tälle yleistä suosiota saavuttaneelle Buick-mallille on 1924 vuotta varten suunniteltu kokonaan uusimuotoinen, siroviivainen kori. Tähän miellyttävään ulkoasuun ja muodon hivelevään täydellisyyteen liittyy aivan hämmästyttävä toimintakyky.

Kuusisylinterinen moottori on voimakkaampi, sillä iskuväliä on pitennetty niin että männän työntämän kaasun tilavuus on saatu nousemaan 4,18 litraan. Täten on saavutettu noin 108 km. nopeus tunnissa. Kun auto on varustettu uudella, kaikkiin neljään pyörään vaikuttavalla jarrulaitteella, ei tästä suuresta nopeudesta kuitenkaan aiheudu mitään vaaraa.

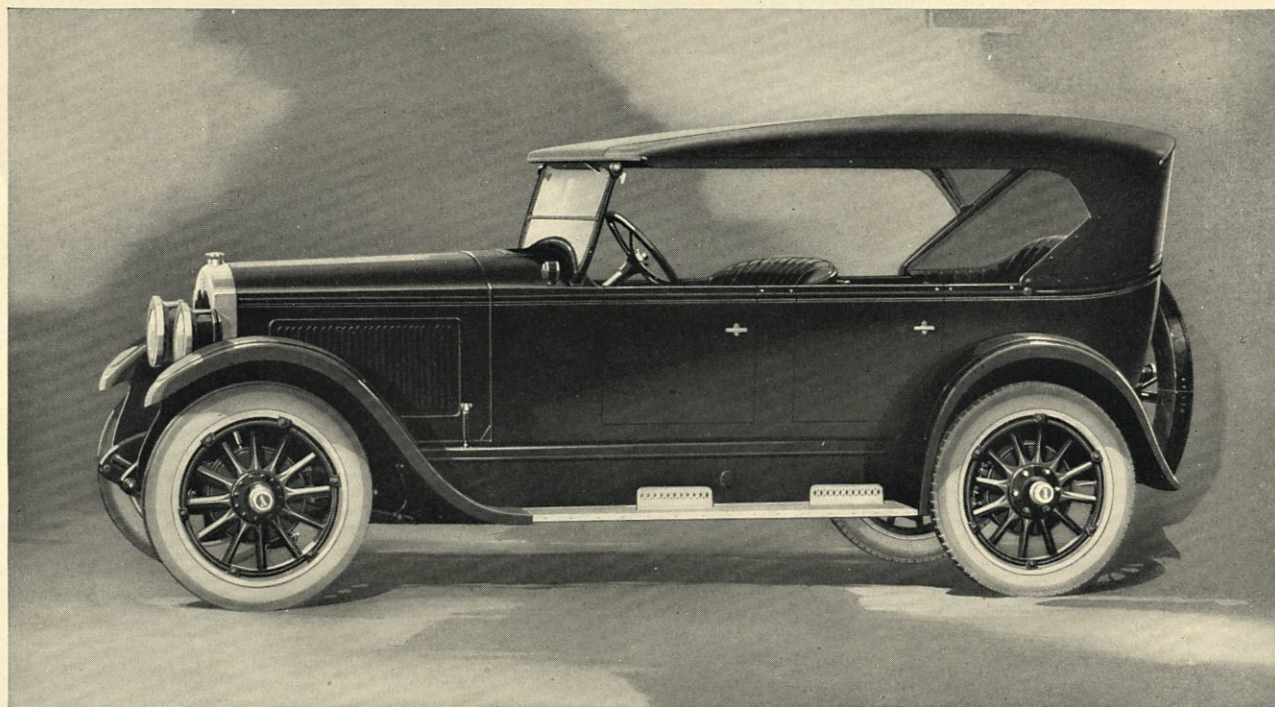
Korkean, kapean jäähdyttäjän jäähdytyskyky on suurempi kuin tarviskaan ja sen sirot kaarteet jatkuvat edelleen konesuojuksen muodoissa ja kuvastuvat valonheittäjän rakenteessa. Mukavuutta lisäävät vielä pitempi

akseliväli, uudet jouset, ja matalammat, enemmän takanojoiset istuimet.

Kukin yksityiskohta on huolellisen harkinnan tulos. Tuulettaja liittyy tarkasti konesuojukseen ja tottelee varustelautaan kiinnitettyä vipua. Ohjauslaite on kallistettu mukavampaan ajoasentoon. Tuulilasi ja ovet sulkeutuvat ilmatiiviisti.

Ollen nopea, voimakas ja samalla ajajan täydelleen hallittavissa antaa tämä uusi kuusisylinterinen Buick-vaunu autoilijoille aivan uuden käsityksen autolla-ajon mukavuudesta. Buickin tanakkuutta ja luotettavuutta lisäävät yhä uusi, vahvistettu kehys, jossa on edessä ja takana vahvistuskappaleet teräsputkesta, uudenmallinen akseli, ja täydellinen moottori, johon on tehty suuria parannuksia voiteluun ja kaasutukseen nähden.

Tämä Buick-malli voi siis palvella Teitä parhaimmalla tavalla ja keskeytyksittä.





---

## BUICK-MALLI 24-KUUSI-49

SEITSEMÄN HENGEN MATKAILUVAUNU.

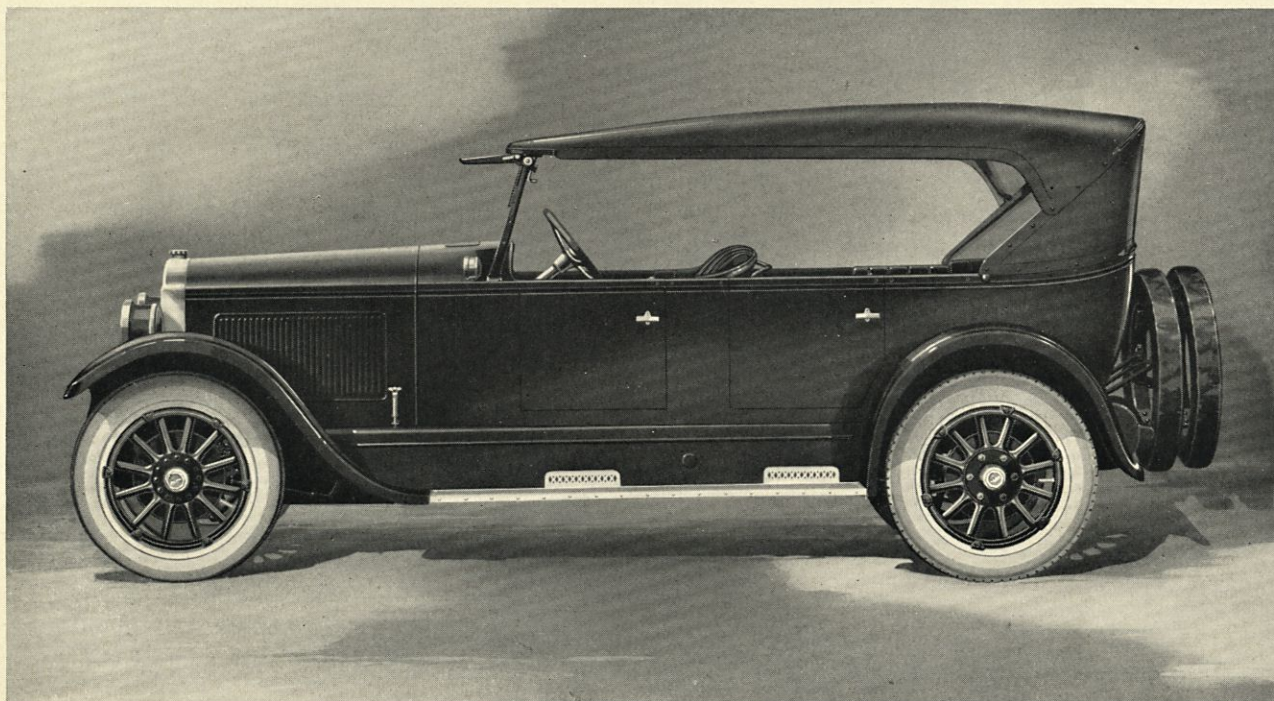
Tässä tilavassa, loisteliaassa, avonaisessa Buick-vaunussa yhtyy ääriiviivojen hivelvyys ja vaunukorin upeus suurimpaan mahdolliseen toimintakykyyn.

Akseliväli on pitennetty 3,25 metriin, ja kun vaunukori lisäksi on erittäin tilava, mahtuu siihen mukavasti kuljettaja ja kuusi matkustajaa. Häätätilassa mahtuu uusille, leveille varaistuimille kolmekin henkeä joten koko autoon siis mahtuu silloin kahdeksan henkeä.

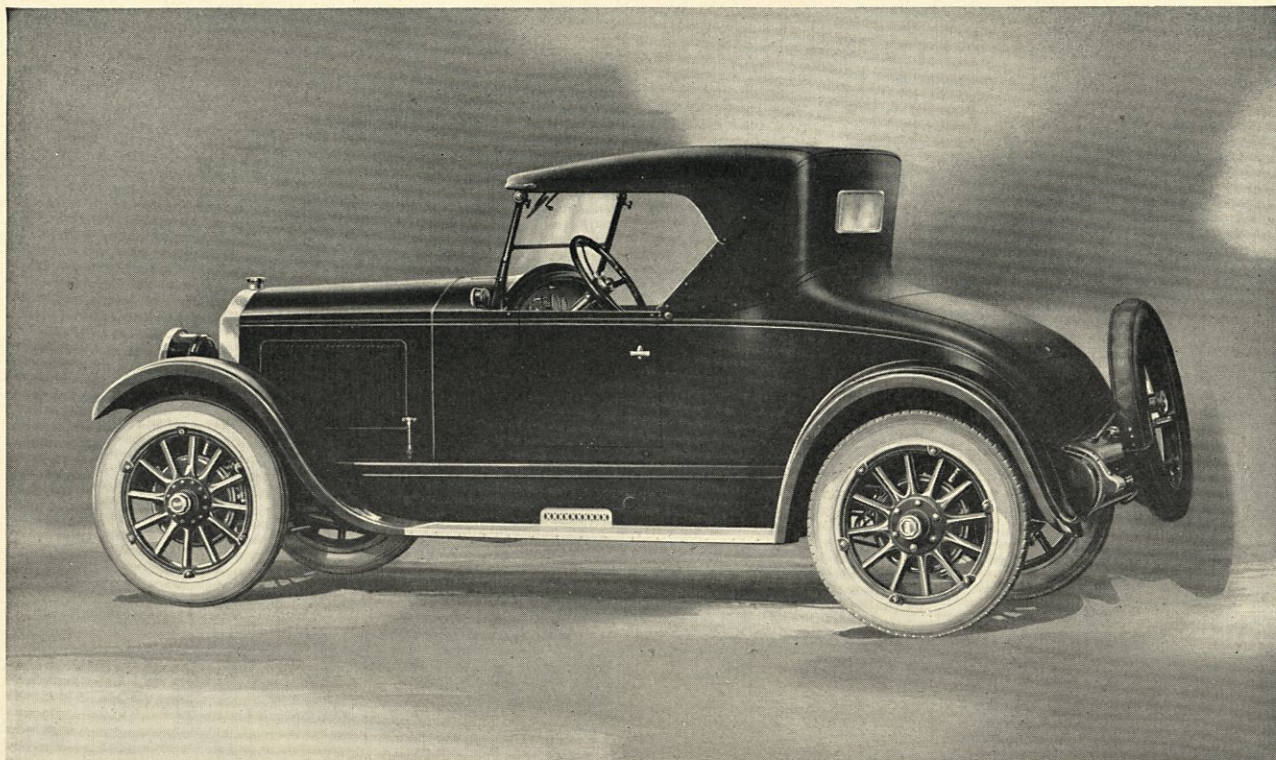
Uudenmallinen, kooltaan kuusisylinterinen entistä suurempi Buick-moottori, jossa myös on otettu käytäntöön parannettu kaasutus- ja voitelumenetelmä, takaa koneelle suuremman voimakkuuden ja vetokyvyn. Nelipyöräjärrut, jotka helposti ja varmasti tottelevat kevyttä jalkavivun painallusta, tekevät kulun kaikilla nopeuksilla turvallisesti ja estävät liukumisen pysähdyttäessä liukkaalla kivitykselläkin.

Levennetyt ovet sopivat tiukasti vaunurunkoon ja sulkeutuvat ilmatiiviisti samoin kuin tuulilasikin. Sivuverhot avautuvat samalla kuin ovet. Ovien sisäpuolella on uudenmallinen säppilaitte ja ulkopuolella aistikas nikkelöity kädensija. Konesuojustuulettaja on hoidettavissa varustelautaan kiinnitetyllä vipulaitteella. Vaunun lisävarusteet ovat paljoa täydellisemmät kuin tavallisesti, ja kuuluu niihin varjostin kuljettajan ja hänen vieressään istuvan matkustajan silmien suojaksi auringolta, peili, jolla näkee vaunun taakse, lampu vaunun peräosassa ja gasoliinimittari varustelaudalla.

Suurille perheille tahi joukolle läheisiä tuttuja, jotka haluavat matkustaa mahdollisimman mukavasti ja nauttia matkastaan, ei ole ihanteellisempaa vaunua kuin tämä tilava, voimakas, nopea vuoden 1924 Buick matkailumalli.







## BUICK-MALLI 24-KUUSI-44

KAHDEN HENGEN AJELUVAUNU.

Aistikkaalla ulkoasullaan ja tavattomalla vetokyvylään tämä kuusisylinterinen ajelu-malli ehdottomasti tyydyttää kaikkia koke-neita ja arvostelevia autoilijoita.

Auton ohjaaminen ja hallinta on perin helppoa ja voimakas kone kykenee antamaan sille 95—115 kilometrin tuntinopeuden. Nelipyöräjarrut takaavat turvallisuuden kostealla ja liukkaalla kivitykselläkin.

Ulkoasu on erinomaisen siro nikkelöidystä jäähdyttäjistä aina aistikkaaseen ja tilavaan peräsuojukseen, ja samalla tämä kuusisylinterinen ajelumalli tarjoaa suurimman mahdollisen mukavuuden matkustajalle ja kuljettajalle. Istuimet ovat matalammat ja enemmän takanojossa, ohjauslaitteen kaltevuus on muutettu ajajalle mukavammaksi. Akseliväli on nyt 3,05 metriä ja jouset ovat uudenmalliset.

Moottoriin on tehty parannuksia, jotka huomattavasti lisäävät sen tehokkuutta kaikilla nopeuksilla ajettaessa. Kampiakselin ja kiertokangen laakerien samoin kuin venttiilin

nosto- ja painotankojen voitelu tapahtuu painejärjestelmän mukaan. Kaasuttajan vaipan lämpö määrä on säädettävissä varustelautaan kiinnitetyllä vivulla sekä sitäpaitsi automaattisesti kuristusventtiilin aukon laajuudella.

Sitä tyydytystä, jonka tämä auto tuottaa omistajalleen jatkuvalla hyvällä toiminnallaan, lisäävät yhä auton rakenteen huolellisesti suunnitellut yksityisheitit ja täydelliset varusteet. Uusimuotoiset valonheittäjät sointuvat hyvin yhteen jäähdyttäjän ääri viivon kanssa. Puhdasviivainen konesuojus on vedenpitävä samoin kuin tuulilasi ja ovet. Sytytys- ja kaasuvivut ovat uutta mallia ja helpompia hoitaa. Konesuojustuulettajaa hoidetaan varustelautaan kiinnitetyllä työntövivulla. Sivuverhot aukenevat samalla kuin ovet.

Tämä 1924 vuoden kuusisylinterinen Buick-malli on kaikissa suhteissa hienompi, miellyttävämpi ja kykenevämpi auto kuin sen edeltäjät.



## BUICK-MALLI 24-KUUSI-55

NELJÄN HENGEN URHEILU-MATKAILUVAUNU.

Tämä miellyttävä vuoden 1924 Buick-malli voittaa ulkoasuun ja kykenevyyteen nähden kaikki tähän asti rakennetut urheiluvaunut.

Uusi suurempi ja vahvempi kuusisylinterinen moottori kykenee antamaan autolle 95—115 kilometrin tuntinopeuden, mutta tästä suuresta nopeudesta ei aiheudu mitään vaaraa, sillä uusien nelipyöräjarrujen avulla on auto aina kuljettajan helposti hallittavissa. Kehys on edestä ja takaa vahvistettu putkesta valmistetulla poikkituella ja on siksi tavattoman tanakka. Akseliväli on pidennetty 3,25 metriksi ja uudenmalliset jouset tekevät ajelun aivan ennenaavistamattoman miellyttäväksi.

Vaunun takana ovat matka-arkunkannikkeen, joihin mukavasti sopii tavallisenkokoinen matka-arkku. Kannikkeitten muoto on aivan uudenmallinen ja vaunun takaseinää suojaavat erityiset napit.

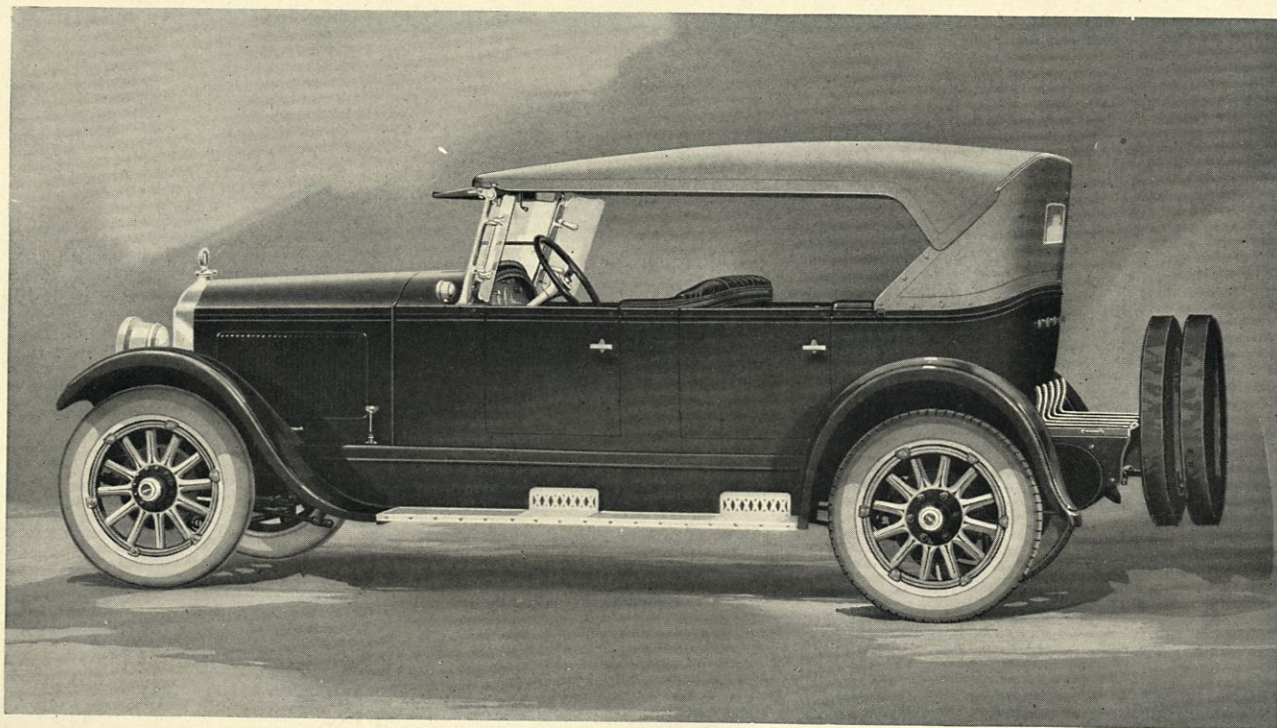
Varustus käsittää kaikki, mikä suinkin voi lisätä kuljettajan ja matkustajain muka-

vuutta. Varjostin suojelee silmiä räikeältä auringonvalolta, tuulilasin siivet estävät sivulta tulevat tuulet, varustelautaan on upotettu kello ja gasoliinimittari, konesuojuksen tuulettaja voidaan hoitaa kuljettajan istuimelta j. n. e.

Istuimet ovat matalammat ja enemmän takanojoiset, ja ohjauslaitteen kaltevuus on muutettu mukavammaksi ajajalle. Sytytys- ja kaasuvivut ovat uudenmalliset, mikä tekee niiden käsittelyn helpommaksi. Lisäksi kuuluu laitteisiin pieni vipu, jolla voidaan säätää pakokaasun pääsy kaasuttajan vaippaan.

Jäähdyttäjä ja valonheittäjät ovat nikkelöidyt. Autokorin, konesuojuksen ja etupelstin ääriviivat muodostavat yhteensä erittäin miellyttävän kokonaisuuden. Khakivärinen kuomu ja auringonvarjostin ovat miellyttävänä vaihteluna täydentämässä rungon runsaasta, kiiltävää lakeerausta.

Tämä 1924 vuoden Buick-malli on tosiaan auto, josta sen omistaja saattaa ylpeillä.





---

## BUICK-MALLI 24-KUUSI-54

KOLMEN HENGEN URHEILUVAUNU.  
(ROADSTER).

Tämä soma Buick-urheilumalli, joka saattaa kiittää 95 jopa 115 kilometriä tunnissa, ollen samalla nelipyöräjarrujensa avulla aina täysin turvallinen, on kaikkialla herättänyt inostunutta ihastusta.

Khakivärinen kuomu ja runsaat nikkeliosat saattavat rungon hehkuvat värit ja välkkyvän lakeerauksen oikeuksiinsa. Kaunismuotoisessa, puhdasviivaisessa takaosassa, jonka kannella ovat nikkelöidyt suojustangot, on yllin kyllin tilaa matkatavaroille.

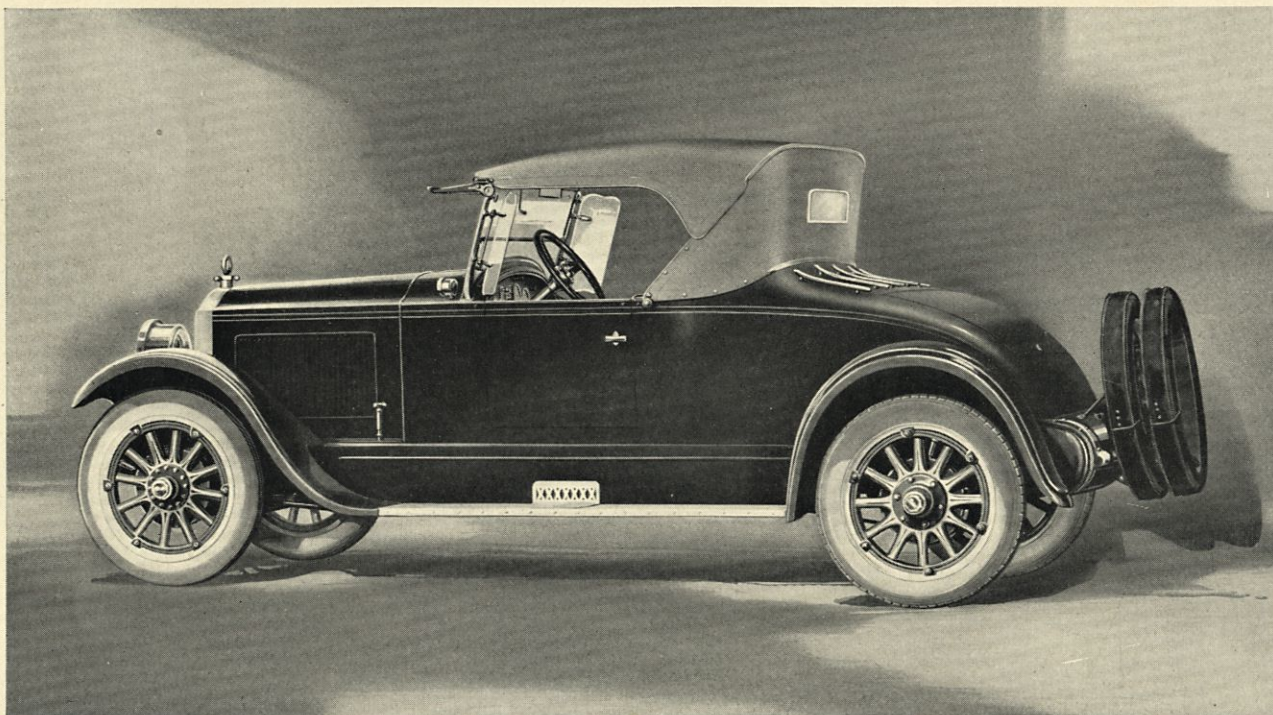
Erikoisuuksia, jotka ovat herättäneet suurta mieltymystä, ovat m. m. varjostin silmien suojelemiseksi auringolta, tuulilasin siivet sivulta tulevan tuulen suojaksi, varustelautaan upotettu kello ja gasoliinimittari sekä suuri kuomun perälasia.

Akseliväli on 3,25 metriä. Uusimalliset jouset sekä matalammat ja selkänajoisemmat istuimet tekevät ajelun verrattoman mukavaksi.

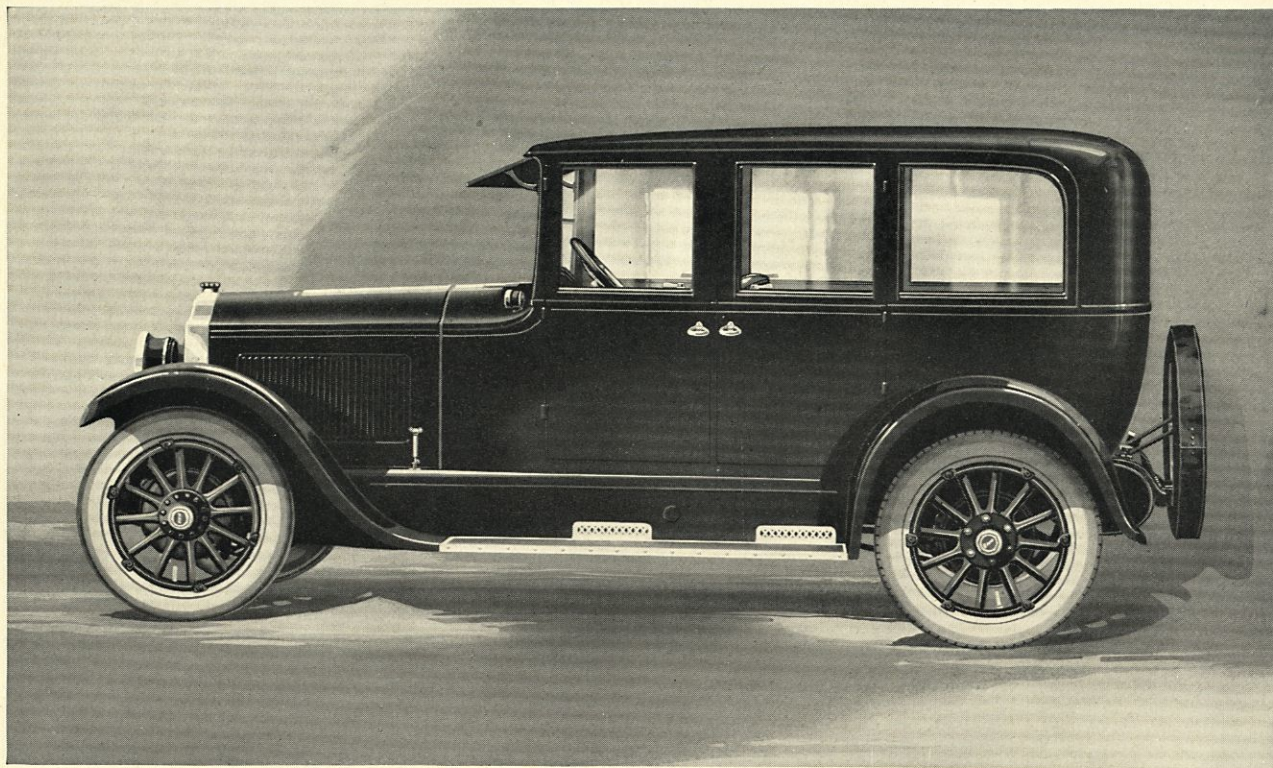
Ohjauslaitteen kaltevuus on muutettu ajajalle mukavammaksi ja kaikki tarkistuslaitteet ovat ajajan käden ulottuvilla.

Kuusisylinteriseen moottoriin on tehty joukko parannuksia, jotka kaikki ovat lisäneet sen tehokkuutta. Iskun pituutta on lisätty, joten männän työntämä kaasumäärä on suurempi ja kone siis voimakkaampi. Kampiakselin ja kiertokangen laakerien samoin kuin venttiilinnostajavarren ja painovipujen voitelu tapahtuu painejärjestelmän mukaan. Pakokaasujen pääsyn kaasuttajan vaippaan säätää pieni varustelautaan kiinnitetty vipu ja sitäpaitsi vielä automaattinen laite, joka rajoittaa lämpömäärän niin, että kaasuttaja toimii mitä tehokkaimmin kaikilla eri nopeuksilla.

Mikään voimannäyte ei ole liian vaikea tälle voimakkaalle, nopealle ja helposti ohjattavalle autolle.







## BUICK-MALLI 24-KUUSI-47

VIIDEN HENGEN SEDAN.

Tämä loistoina ja mukava Buick-malli on vuonna 1924 ääriävoiltaan uuden uutukaisen viehättävä ja voittaa suorituskykyynsä nähden kaikki saman hintaluokan vaunut.

Jäähdyttävä on korkea ja kapea ja sen tekemää arvokasta vaikutusta lisäävät yhä valonheittäjien ja konesuojuksen sopusuhteiset muodot. Suljettu kori on matalampi ja tilavampi, akselivälin ollessa entistä pitempi.

Vaunukorin sisustus on hienointa plyyshiä. Kaikissa ikkunoissa on peililasilevyt ja voidaan ne avata ilmanvaihtoa varten mikäli halutaan. Istuimet on mukavuuden lisäämiseksi tehty matalammiksi ja enemmän takanojoiksi. Uusmallisessa varustelaudassa on paitsi kelloa ja polttoainemittaria myöskin öljymittari, nopeus- ja matkamittari, ampeerimittari ja uusmallinen lamppu.

Akkunainväliset tukilaudat ovat kapeat, jo-

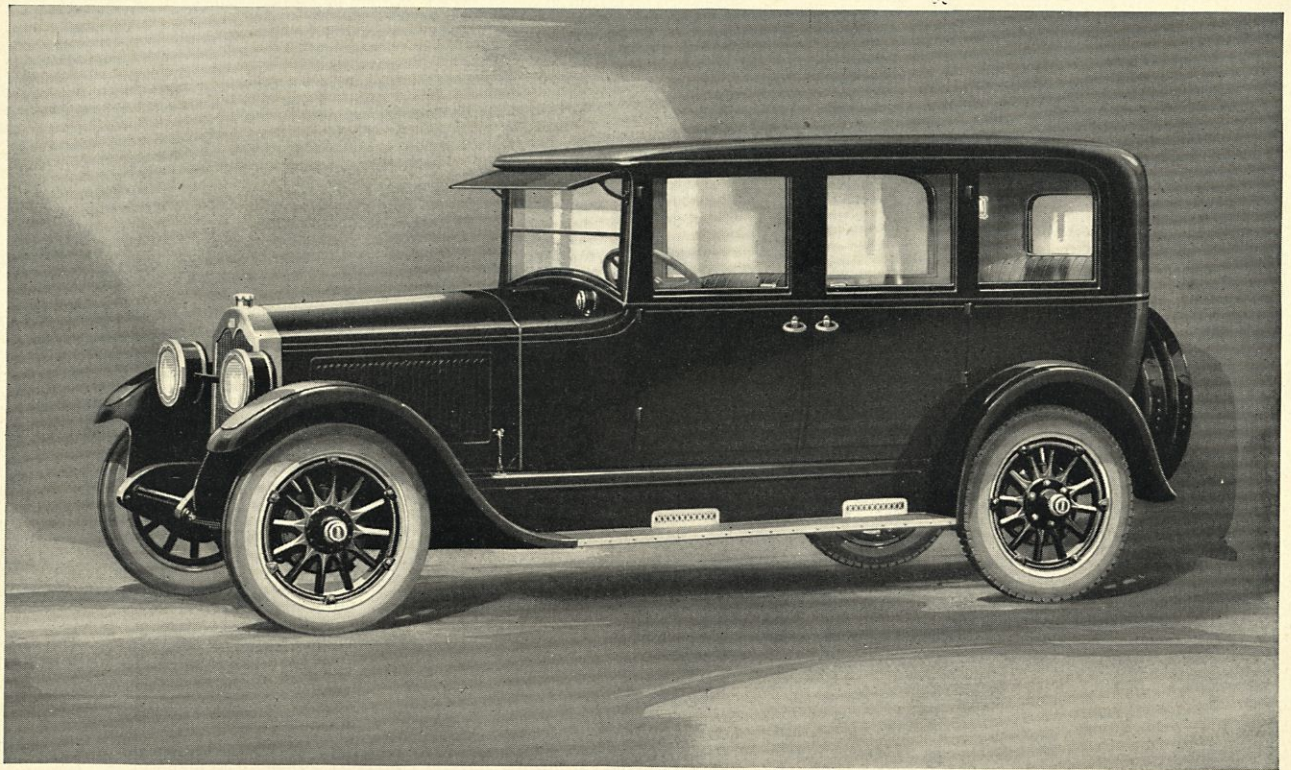
ten näköala on suurin mahdollinen. Varjostin edessä suojelee auringolta. Uusmallinen ovensäppi tekee ovihihnat tarpeettomiksi. Kaikissa ikkunoissa on miellyttävät pähkinäpuukehykset.

Suurennetun moottorin tehokkuutta lisäävät vielä käytäntöön otetut parannetut voitelu- ja kaasutusmenetelmät. Jarrulaite on uusmallinen, vaikuttaen kaikkiin neljään pyörään ja tehden siis ajelun kaikilla nopeuksilla täysin turvalliseksi, koska vaunun saattaa pysäyttää lyhyellä matkalla ja liukuminen on kokonaan mahdoton.

Tämä auto on mukava kulkuneuvo kaikissa vuodenaikoina. Se suojaa riittävästi kaikilta säiltä ja pystyy kulkemaan minkälaisilla teillä tahansa.

Ulkoasultaan on se niin ylhäisen aistikas, että omistaja täydellä syyllä saattaa ylpeillä siitä.





## BUICK-MALLI 24-KUUSI-50

SEITSEMÄN HENGEN SEDAN.

Tämä auto on niin avara, että seitsemän henkeä aivan mukavasti mahtuu siihen ja sen rakenteen sirous, loisteliaisuus ja täydellisyys kykenee tyydyttämään kaikki suurimmatkin vaatimukset.

Tämän seitsemän hengen Sedan-vaunun sisä- ja ulkopuolinen lakeeraus on paras mahdollinen ja muutenkin se on varustettu kaikenlaisilla mukavuutta lisäävillä laitteilla. Sisustus on hienointa plyyshiä ja kaikki ikkunankorkeudet ovat tyylikästä pähkinäpuuta. Uusimalliset ovensäpittejä tekevät ovihihnat tarpeettomiksi. Tuulilasi on ilmatiivis ja ikkunan välilaudat ovat kapeat, joten näköala on mahdollisimman suuri.

Korkea ja kapea jäähdyttävä antaa vaunun etuosalle arvokkaan leiman ja samaa tyyliä on noudatettu rummuinmuotoisissa valonheittäjissä. Uurrekoristeiset lokasiivet ovat uutta mallia, ja ne, samoin kuin matalamman

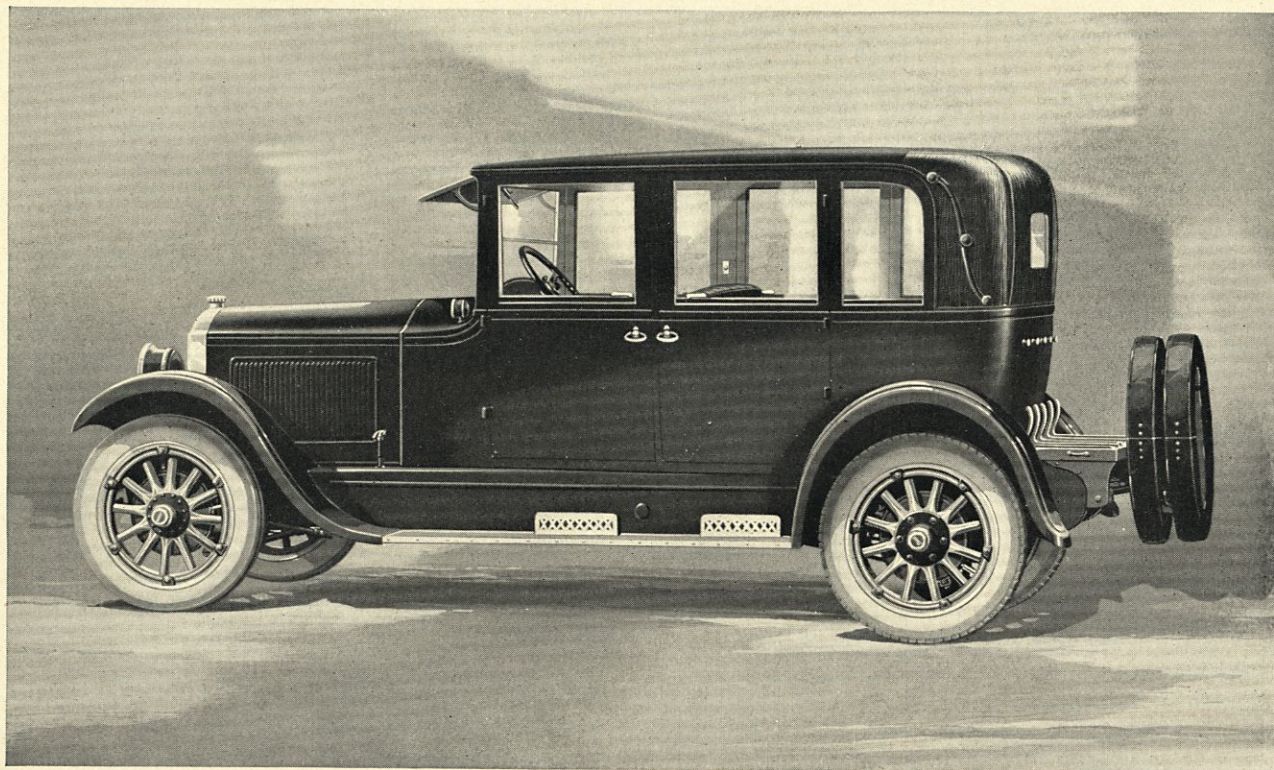
rungon uudet tyylikkäästi piirteet ja loisteliaas lakeeraus ja maalaus tekevät tämän Buickin kadun viehättävimmäksi vaunuksi.

Kone on voimakkaampi kuin ennen niin että jyrkkien mäkien nousu ja mutaisten ja hiekkasten kohtien kulkeminen ei tuota mitään vaivaa.

Nelipyöräjarrujen avulla on auto täydelleen hallittavissa kaikilla nopeuksilla ajettaessa. Lujaa alustaa on vahvistettu vielä sekä eteen että taakse asetetuilla teräsputki-poikkipieinoilla, joten runko ei sysäyksistä mitenkään pääse antamaan perään. Jouset ovat uutta tyyppiä, ja akseliväli on pidennetty 3,25 metriin, joten vaunu kulkee entistä tasaisemmin.

Helppo on maksaa enemmän katetusta autosta, mutta Buickin erinomainen laatu ja tunnettu nimi tekee tällaisen tuhlauksen tarpeettomaksi.





*Teksti ylläolevaan kuvaan seuraavalla sivulla.*

## BUICK-MALLI 24-KUUSI-48

NELJÄN HENGEN KUPEE.

Tämä katettu Buick-malli on tilava ja mukava, tarjoten samalla sen intiimiyden, joka on kupeemallin suurin viehätys. Se on ihanne-auto naisautoilijoille.

Oikealla, vähän taaksepäin kuljettajan istuimesta on istuin kahdelle hengelle. Suoraan kuljettajan istuimen kohdalla on varaistuin neljännelle. Kaikki istuimet ovat mukavia ja tilavia sekä entistä enemmän takanojossa, mikä tekee istumisen mukavammaksi.

Vaunukorin sisustus on hienoa plyyshikangasta. Ikkunain kehykset ovat pähkinäpuuta. Ovensäpit ovat uutta mallia, joten tavalliset ovihihnat ovat tarpeettomat. Ovet sopivat tasaisesti ulkopintaan ja ovat veden- sekä pölynpitävät.

Kaikissa neljässä ikkunassa on patenttilaite ilmanvaihtoa varten. Varustelaudalla on gasoliinimittari, joten ei tarvitse nousta vau-

nusta nähdäkseen paljoko on jälellä polttoainetta. Varustelaudalla olevasta kellosta näkee ajan yhdellä silmäyksellä.

Vaunun ulkoasu on ennätys aistikkuudessa. Jäähdyttävä on uutta tyyppiä, kapea sekä korkea ja tämä piirre toistuu valonheittäjien sekä konesuojuksen muodossa. Uusimalliset uurrekoristeiset lokasiivet sekä pitkällä Buick-alustalla lepäävä matala, siro runko antavat tälle kuusisylinteriselle kupeemallille hienon erikoisleiman, joka täydelleen vastaa sen voimakkuutta ja luotettavuutta.

Kone on entistä voimakkaampi, nopeus suurempi, turvallisuus uudenmallisen nelipyöräjarrun takia täydellinen ja lisäksi on tämä loistelas ja kaunis auto entistään paljon mukavampi, antaen omistajalleen kokonaan uuden käsityksen autoilemisen helppoudesta ja vaunun pystyväisyydestä. Kaikissa kohdissaan on se tyyppillinen Buick-vaunu.



---

## BUICK-MALLI 24-KUUSI-51

VIIDEN HENGEN BROUGHAM-SEDAN.

Tässä kokonaan uudessa Buick-mallissa yhtyy ulkomuodon ylimykselliseen leimaan ja kauneuteen suurin saavutettavissa oleva mukavuus. Lisäksi on tämä malli, kuten kaikki 1924 vuoden kuusisylinteriset Buick-vaunut, tavattoman voimakas.

Konealusta on pitkä (3,25 m) ja runko matala ja solakka. Vaunun sisus on hyvin tilava, antaen runsaasti tilaa viidelle hengelle. Tämä malli on sopiva kaupunkiajelua varten sekä matkoilla, ja herättää epäilemättä kaikkien autontuntijoitten ihailua.

Ajelu on entistä mukavampaa siksi että jouset ovat parannettua mallia ja istuimet enemmän takanojossa. Kaikki kuusi ikkunaa ovat peililasia ja niissä on patenttisäätäjä ilmanvaihtoa varten. Neljä leveää ovea tekevät vaunuun nousemisen ja siitä poistumisen erittäin helpoksi.

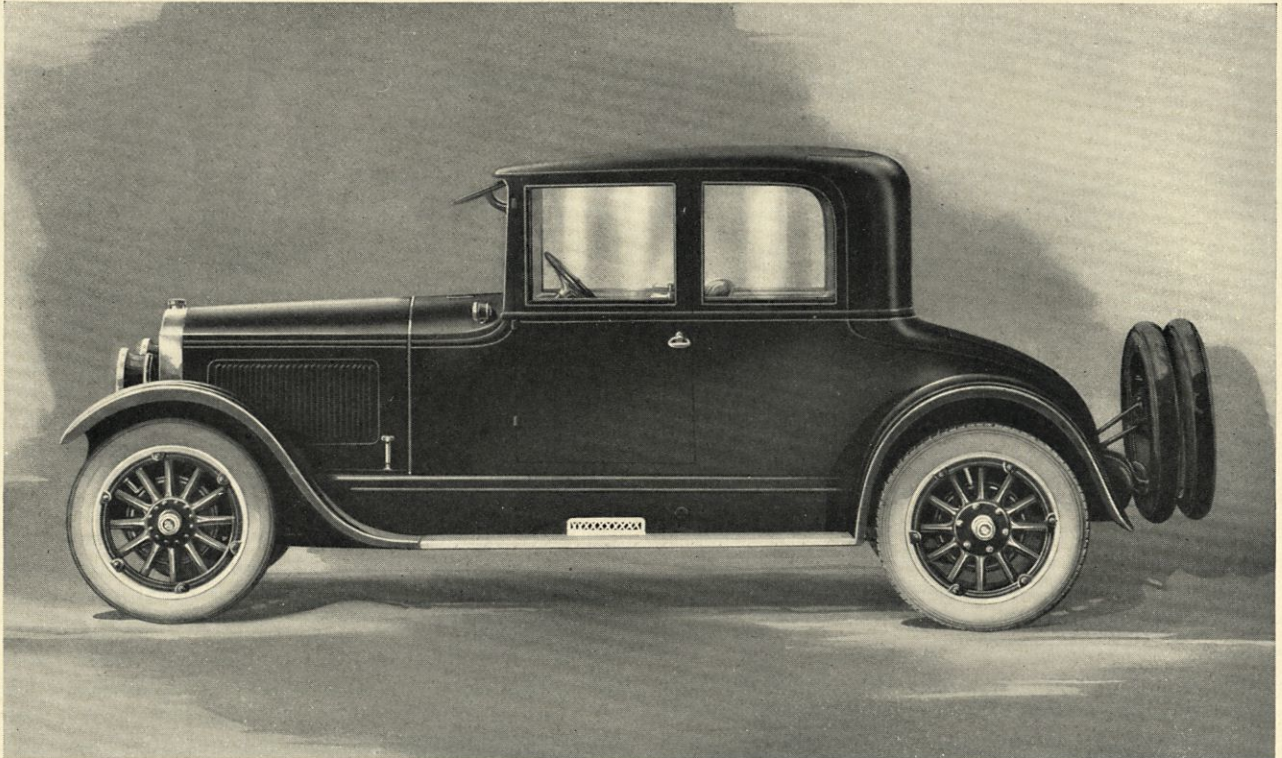
Tällä autolla voidaan matkustaa kaikkina vuodenaikoina ja kaikissa säissä. Kuomu on

ehdottomasti vedenpitävä, ja kun ikkunat ovat suljetut, ei pölykään kauniilla ilmalla pääse tunkeutumaan sisään. Takana ovat mukavat uudenmalliset kannikkeet tavallisen kokoista matka-arkkua varten.

Tässä aistikkaassa Buick-mallissa tapaa kaikki ne pikkumukavuudet ja laitteet, jotka tekevät autoilun mukavammaksi sekä kuljettajalle että matkustajille. Auringonsuojus, taaksenäyttävä peili, tuulilasin puhdistaja, kello sekä gasoliinimittari varustelaudalla — siinä muutamia tämän Buick-Sedan-mallin varusteita.

Tavattoman voimakas kone, suuri nopeus ja kuitenkin täydellinen turvallisuus uuden kaikiin neljään pyörään vaikuttavan jarrulaitteen vuoksi ovat ne ominaisuudet, jotka saavat jokaisen omistajan tuntemaan mitä suurinta tyydytystä komean vaununsa erinomaisen suorituskyvyn vuoksi.

*Teksti allaolevaan kuvaan edellisellä sivulla.*





---

## BUICK-MALLI 24-KUUSI-41

VIIDEN HENGEN HALVEMPI SEDAN-MALLI.

Tämän kuusisylinterisen umpivaunumallin on Buick luonut kahta eri tarkoitusta varten.

Ennen kaikkea on se tarkoitettu liikemiehille, mutta sopii samalla erinomaisesti kautta vuoden käytettäväksi perheautoksi. Hinta on halvempi kuin varsinaisen viidenhengen Sedan-mallin, mutta kuitenkin ovat tämän umpivaunun tarjoomat mukavuudet ja sen pystyväisyys täydelleen Buickin arvoisia.

Sisustus on tarkoituksenmukaista hyvin kestävä kangasta. Vaunun takaosassa voi kuljettaa näytelaitteita tahi muita tavaroita näitten vahingoittamatta päällystystä. Kuomun tilavuus ja mukavat istuimet tekevät tämän mallin sangen sopivaksi matkailuautoksi tahi henkilökohtaista käyttöä varten.

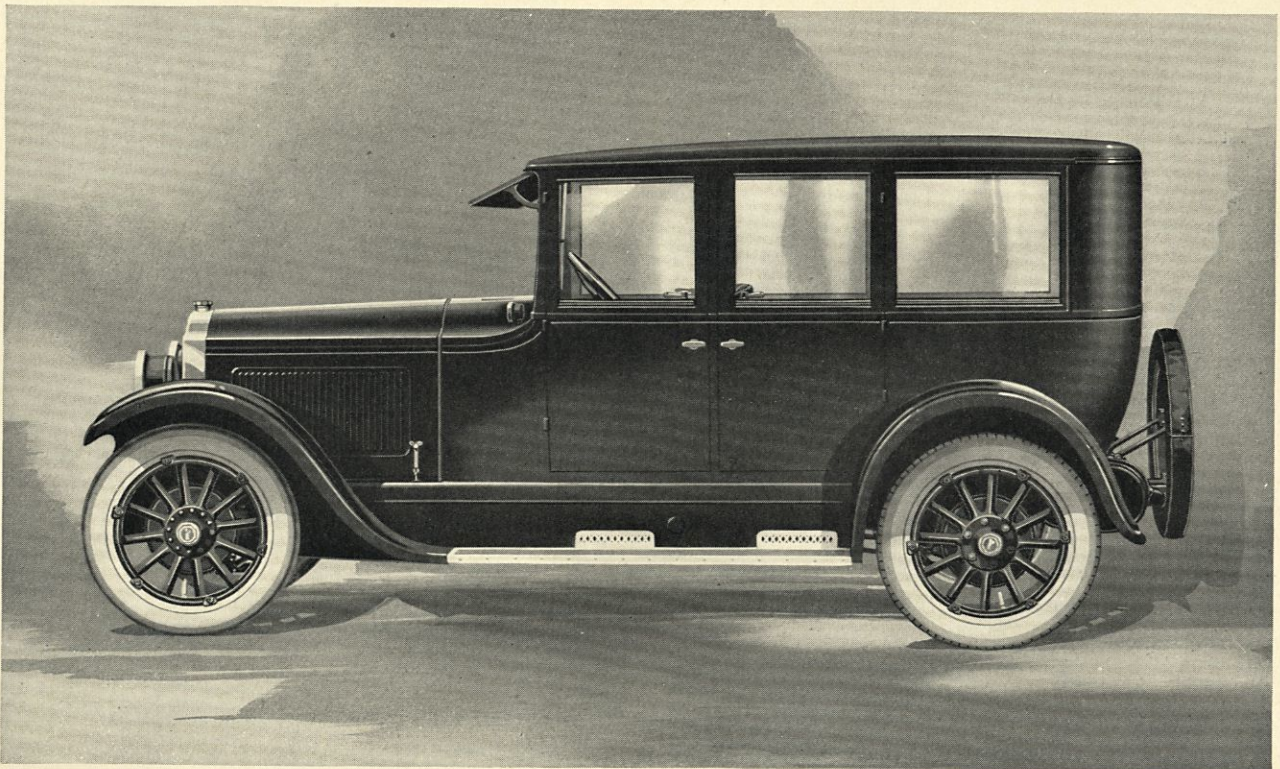
Kone — entistä suurempi ja voimakkaampi — kykenee viemään vaunua uupumattomalla nopeudella huolimatta teiden laadusta tahi

jyrkkyydestä. Kaikkiin neljään pyörään vaikuttavan uuden jarrulaitteen avulla on vaunu täydelleen kuljettajan hallittavissa liukkailla-kin teillä ja vaikka kuljetaan suurimmallakin nopeudella.

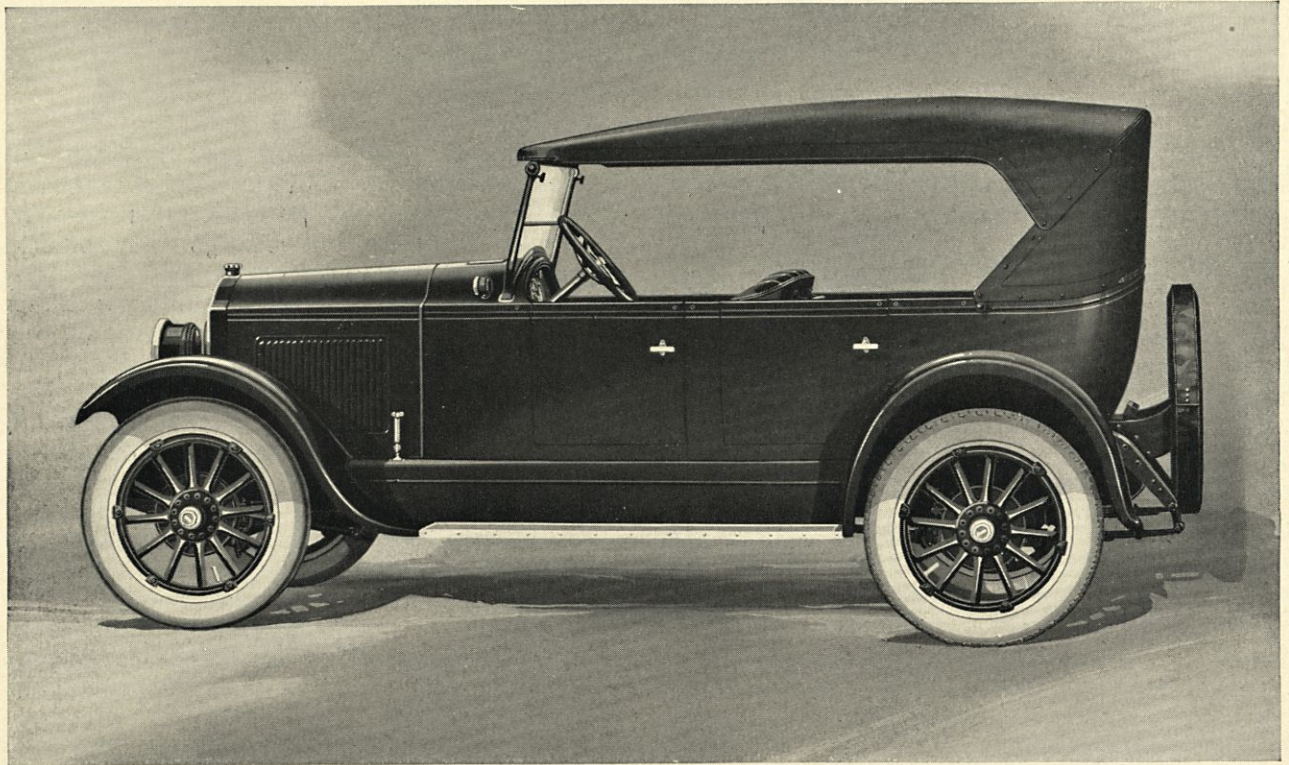
Siro runko on rakenteeltaan tanakka ja vahva. Neljä leveää ovea johtaa vaunuun. Ikkunat voidaan mielin määrin asettaa raolleen tahi auki ilmanvaihtoa varten.

Ulkoasu on täydelleen samanlainen kuin muidenkin 1924 vuoden Buick-mallien. Korkea jäähdyttävä, uusimalliset lokasiivet ja matala, solakka runko ilmaisevat laatuvaunun, joka suorituksiltaan täysin vastaa täten heränneitä odotuksia.

Tämä malli on tanakka, kestävä ja voimakas, ja kohtuulliseen hintaansa nähden edullisin umpivaunumalli. Luotettavuudessa ja käyntivarmuudessa on se täydelleen Buickin maineen veroinen.







## BUICK-MALLI 24-NELJÄ-35

VIIDEN HENGEN MATKAILUVAUNU.

Tämänkin mallin sirot ääriiviivat ja loistoisa lakeeraus tekevät sen erikoiseksi laatuaan, ja kun otetaan lisäksi huomioon viisi-istumisen korin tilavuus, luo se kokonaan uuden mittapuun nelisylinterisille autoille.

Tiiviit sivusuojukset ja vedenpitävä tuulilasi tekevät sen käyttökelpoiseksi kaikissa säissä. Uusi konesuojustuulettaja on säädettävissä varustelautaan kiinnitetyllä vavulla.

Uusimallinen tilava kori hakee mukavuudessa vertojaan mataline, takanojoisine ja pehmeine istuimineen sekä parannettuine erikoismallisine jousineen. Kaikki säätö- ja tarkistulaitteet on kiinnitetty lähetyksin uusimalliseen varustelautaan, minkä kautta on tehty niiden hoito helpommaksi ja ulkoasu miellyttävämmäksi.

Rungon malli viehättää kokonaan uustyypisellä kauneudellaan. Jäähdyttäjä on kapea ja korkea sointuen hyvin yhteen kone-

suojuksen ja etupeltin sirojen viivojen kanssa lisäten yhä matalan, terhakkaan rungon synnyttämää miellyttävää vaikutusta. Uusimalliset uurrekoristeiset lokasiivet ja rummunmuotoiset valonheittäjät, joiden muoto mukailee jäähdyttäjän piirteitä, lisäävät vaunun erikoisuutta samoin kuin ovien nikkelöidyt kädensijat.

Voimakas nelisylinterinen kone on erinomaisen luotettava ja säästeliäs käytännössä. Turvallisuuden kaikilla nopeuksilla ajettaessa takaa uusi kaikkiin neljään pyörään vaikuttava jarrulaite, joka saa vaunun pysähtymään paljoa pikemmin kuin vanhat kaksipyöräjarrut, ja estää tykkänään liukumisen liukkaillakin teillä.

Tämä malli on sirompi ja lujempi rakenteeltaan kuin kaikki sen edeltäjät ja on se saavuttanut kaikkien niiden autoilijain ihastuneen mieltymyksen, jotka haluavat saada mahdollisimman pystyvän ja siron auton kohtuullisella hinnalla.



## BUICK-MALLI 24-NELJÄ-34

KAHDEN HENGEN AJELUVAUNU.

Tällä miellyttävällä 1924 vuoden nelisylinterisellä Buick-mallilla on kaikki ajeluvaunun tärkeimmät ominaisuudet, nopeus, mukavuus ja sirous. Sen sulavaa ulkoasua kohottaa loivasti kaareutuva peräkansi sekä uusimallinen korkea ja kapea jäähdyttävä, jonka muoto kuvastuu myös konesuojuksen viivoissa.

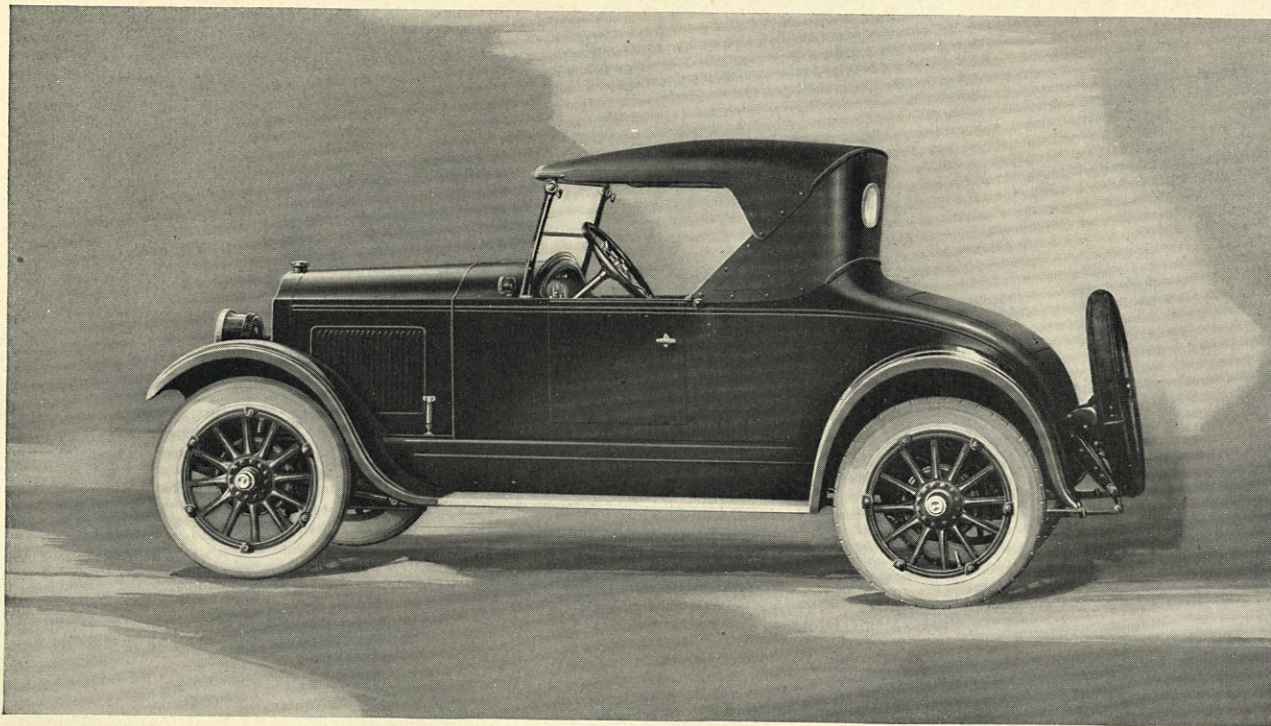
Istuin on entistä tilavampi ja enemmän takanojossa. Yhdessä uusimallisten jousien sekä pehmeän päällystysten kera tekee se ajelun mahdollisimman mukavaksi. Ohjauslaite on asetettu hieman enemmän kallelleen, jotta ohjaaminen on käynyt mukavammaksi. Konetuulettaa säädetään varustelautaan kiinnitetyllä työntövivulla.

Tuulilasin yläreunassa on metallikaistale, joka tekee sen ilmatiiviiksi ja kun lisäksi asetetaan paikoilleen tiiviit sivuverhot, voidaan autoa mukavasti käyttää huonollakin säällä.

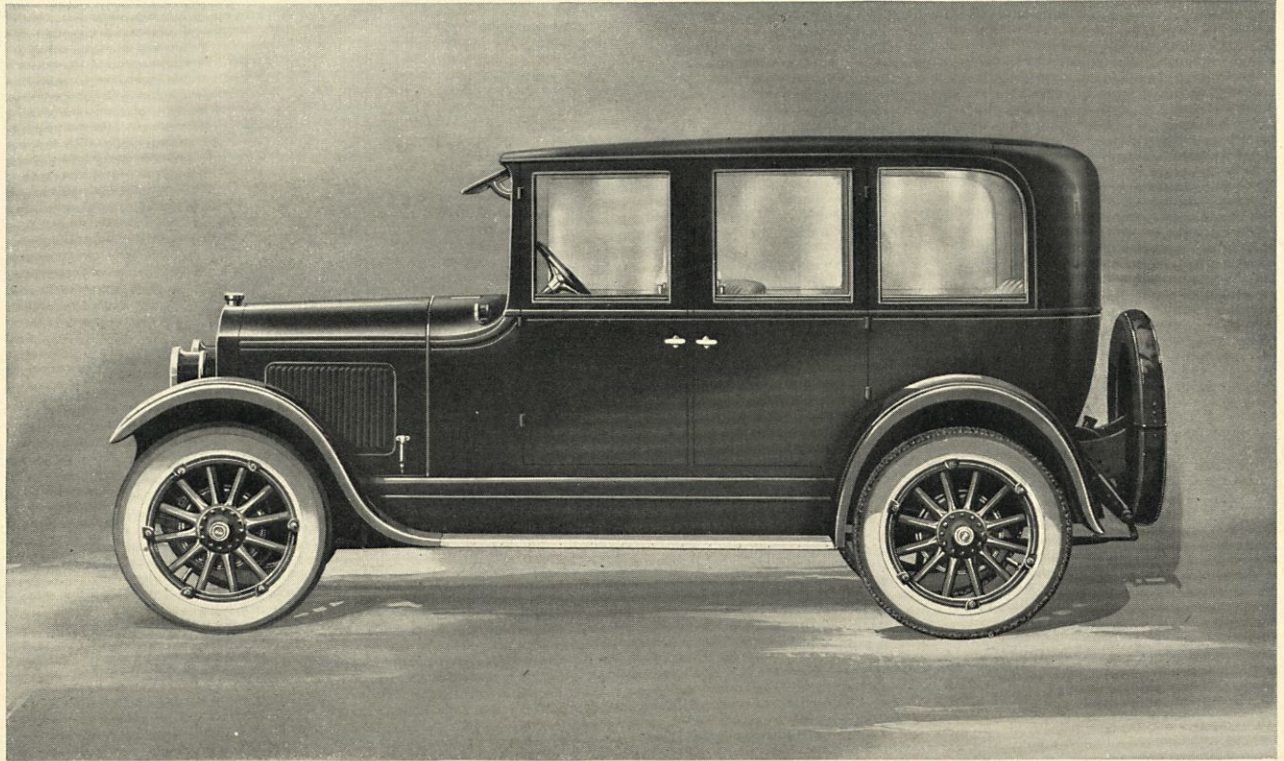
Uudenmallinen kaikkiin neljään pyörään vaikuttava jarrulaite tekee mahdolliseksi vauvan varman ja helpon hallitsemisen. Kevyt jalkajarrun painallus riittää auton pikaiseen pysäyttämiseen. Liukuminen jarrutettaessa liukkaalla kivetyksellä ei ole enää mahdollinen ja takakumien kuluminen on paljoka pienempi.

Kone — Buick-mallia sylinterien kannessa olevine venttiileineen — on erinomaisen voimakas ja säästeliäs. Mikään tie ei ole tälle terhakalle ja pystyvälle autolle liian vaikea. Kone on täydellisesti tasapainossa ja auto helposti hoidettava totellen ajajaansa yhtä nöyrästi kaduilla kuin maanteilläkin.

Auton ulkoasu ja sen luotettavuus sekä voimakkuus tekevät omistajan ihastuneeksi siihen. Varustuksiin kuuluu kaikki mukavuutta varten tarpeelliset laitteet.







## BUICK-MALLI 24-NELJÄ-37

VIIDEN HENGEN SEDAN.

Sille, joka haluaa kaikkina vuodenaikoina käyttökelpoisen vaunun erittäin halvalla hinnalla, on tämä nelisynterinen Buick-malli vailla vertaistansa.

Sen siro ulkoasu hivelee silmiä. Kapeasta, korkeasta jäädyttäjistä jatkuvat samat su-lavat viivat pitkin konesuojasta, etupeltiä sekä korin reunustaa pitkin aina vaunun pe-rään. Aistikas väri ja hieno lakeeraus kohot-tavat tämän sedan-mallin ulkoasua.

Leveille, matalille ja takanojoisille istui-mille mahtuu mukavasti viisi henkeä. Vaunun sisustus on parhainta plynshikangasta ja kaikki ikkunakehykset ovat pähkinäpuuta. Tuulilasin yläreunassa on metallikaistale, joka tekee sen ilmatiiviiksi ja ikkunain sivulaudat ovat hyvin kapeat, suoden mahdollisimman suuren näköalan.

Kaikki neljä ovea ovat hyvin leveät, joten pääsy vaunuun on helppo. Ovien säpit ovat uutta mallia, joka tekee käytännössä olevat

ovihihnat tarpeettomiksi. Kaikki laitteet ovat ryhmitetyt uudelle varustelaudalle. Ohjaus-laite on hieman enemmän kallistettu ohjauk-sen helpottamiseksi. Konetuulettaja on sää-dettävissä varustelautaan kiinnitetyllä työn-tövivulla.

Itse auton toiminta vastaa täydelleen niitä odotuksia, joita sen hieno ulkoasu ja täy-delliset laitteet herättävät. Voimakas nelisy-linterinen kone on kuulua Buick-mallia sylin-terien kannessa olevine venttiileineen ja syn-nyttää riittävästi voimaa kaikkien tien vai-keuksien voittamiseen. Nelipyöräjarrun avulla on vaunu kaikissa tilanteissa kuljetta-jan hallittavissa.

Tämä viiden hengen Sedan-malli on saanut kaikki omistajansa ihastuneiksi ystävikseen. Se palvelee omistajiansa välittämättä ilmas-tosta tahi tien laadusta. Hinta on kohtuulli-nen vaunun oivallisiin ominaisuuksiin verrat-tuna.



## BUICK-MALLI 24-NELJÄ-33

NELJÄN HENGEN KUPEE.

Tämä miellyttävä ja intiimi katettu Buick-malli tarjoaa mitä suurimman mukavuuden poikkeuksellisen halpaan hintaan.

Istuimet ovat samassa järjestyksessä kuin kuusisylinterisessä kupeessa. Kuljettajan takana olevalle tilavalle istuimelle mahtuu kaksi henkeä ja kuljettajan sivulla on varaistuin neljännelle.

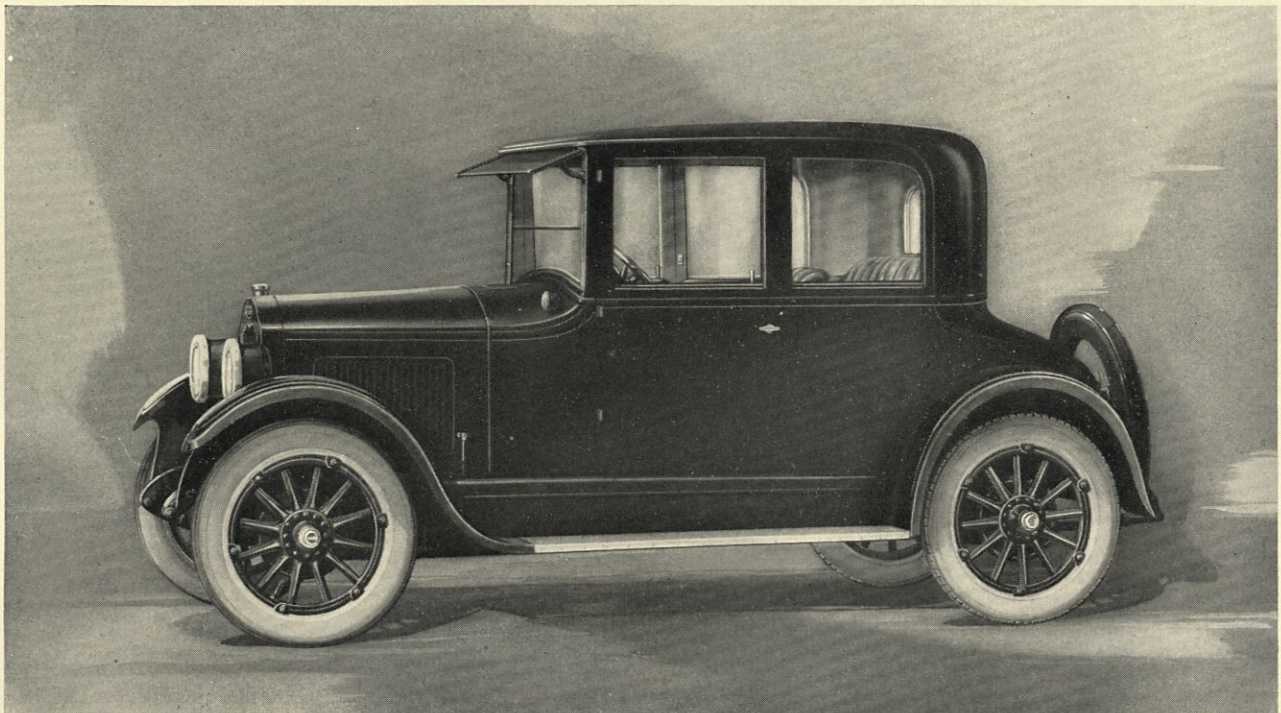
Tämä nelisylinterinen Buick-kupee on testetullut lääkärille, kauppatkustajille, liikemiehille tahi muille ammattilaisille, joiden on usein liikuttava kaikenlaisessa säässä. Sade ja pöly eivät pääse tunkeutumaan auton plynshipäälysteiseen kuomuun. Jos kauniilla säällä halutaan vilvoittavaa tuulta, voidaan akkunat asettaa raolleen tahi aivan auki aivan mielen mukaan. Konetuulettaja on säädettävissä varustelautaan kiinnitetyllä töntöivillä.

Vaunun rakenteessa on huolellisesti otettu huomioon kaikki yksityiskohdat, jotka lisää-

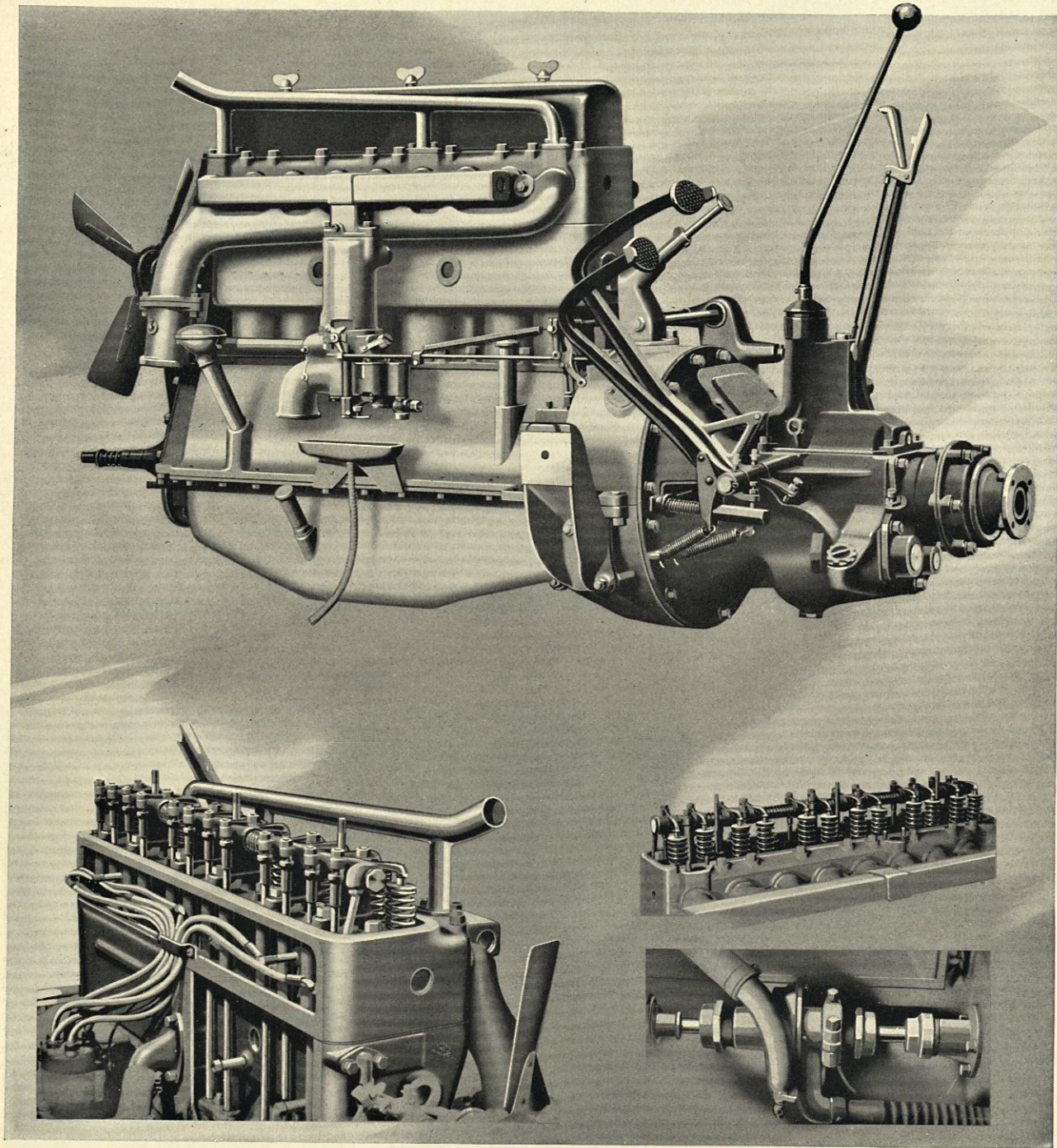
vät sen mukavuutta ja käytännöllisyyttä. Tuulilasin sivutuet ovat hyvin kapeat, joten näköala on mahdollisimman avara. Erityinen suojaus varjoaa silmiä auringon häikäisyltä. Kaikki laitteet on koottu uusimalliseen, siroon varustelautaan. Ohjauslaite on kallistettu entistä enemmän ja tämän kautta on ohjaus satu entistä helpommaksi. Istuimet ovat avarat, matalat ja mukavat.

Kone on tyypillinen Buick-moottori sylinterin päällä olevine venttiileineen. Se kehittää nopeasti kaikkiin tilanteisiin riittävän voiman ja antaa autolle suuren nopeuden. Toiselta puolen on auto aina kuljettajan täydellisesti hallittavissa nelipyöräjarrujen avulla. Tämän Buick-mallin pääpiirteinä on huomattava suorituskyky pienillä käyttökustannuksilla.

Jos pidetään silmällä mukavaa ajelua ja koneen luotettavuutta, on tämä malli hintaansa nähden ehdottomasti edullisin.







Ylinnä on kuvattu uusi kuusisylinterinen Buick-moottori sylinterien kannessa olevine venttiileineen. Moottoriin on sovitettu täydellinen itsevoitelujärjestelmä ja saattaa se kehittää 95—115 km tuntinopeuden. Kuvassa näkyy moottorin vasen puoli kytkentä- ja tarkistuslaitteineen, joita tekstissä selitetään.

Kuva alhaalla vasemmalla näyttää öljyputken, joka johtaa ohjausakselista sytytyksen säätäjiin, nostovarsien sovitellukuulaan ja painovipujen öljykuppeihin.

Ylempi kuva oikealla esittää kuusisylinterisen Buick-moottorin venttiilien kaksoisjousia. Näiden avulla saadaan venttiilien toiminta varmaksi ja äänettömäksi. Kuvassa näkyvät myöskin kierrejouset kunkin venttiilinnostajan välillä.

Alempi kuva oikealla esittää uutta jäähdytyspumpua. Näkyy pitkä tiivistys, jonka täydentävät tiukat messinkihelat, taaten pitkäaikaisen kestävyys ja suu-  
pistaen vuotamisen mahdollisimman pieneksi.



## TEKNILLISIÄ YKSITYISTIETOJA 1924 VUODEN BUICKEISTA

1924 vuoden Buick-mallien poikkeukselliset ansiot näkyvät erikoisen selvästi näiden autojen koneistosta. Johdonmukaisesti loppuunsaatetut terveet teknilliset periaatteet ovat luoneet uuden Buickin konealustasta, samoin kuin vaunukorista ja ulkoasusta todellisen ihannemallin, johon kaikkia muita voidaan verrata.

Kaikki teknilliset erikoisosat, Buick-moottorista sylinterinkansi-venttiileineen aina Buick-mallisiin nelipyöräjarruihin vahvistavat osaltaan auton kestävyyttä, käyntivarmuutta ja käytännöllisyyttä.

### Nelisynterinen moottori sylinterinkansi-venttiileineen.

Tämän moottorin erinomainen voimakkuus, tehokkuus ja säästeliäs polttoaineen käyttö on todettu eri osissa maailmaa toimitetuissa kokeissa. Erittäin tukeva kampiakseli liikkuu kolmen suuren laakerin varassa. Harvinaisen suuret venttiilit toimivat äänettömien, säädettävien nostotankojen avulla. Sylinterit ovat kaikki valetut yhteen erikoisesti karaistusta puoliteräksestä. Sylinterien kannen voi irroittaa.

Sylinterit ja kampikammio on liitetty yhdeksi kokonaisuudeksi, joka lepää kolmella tukipisteellä. Kytkin on lamellityyppiä. Sytytys on matalajännitysjärjestelmää. Vaihdelaitos on kuulatyyppiä, kolme vaihdetta eteen ja yksi taaksepäin.

### Uusi kuusisynterinen moottori sylinterinkansi-venttiileineen.

Tämän moottorin kaikki erikoisuudet ovat jälleen todisteena Buick-tehtaan vakavasta pyrkimyksestä sovelluttaa valmistehänsä kaikki parannukset, jotka ovat hyödyksi autoilijalle. Kaikki voitava on tehty vaunun kunnossapitoon ja hoitoon tarpeellisen ajan lyhentämiseksi mahdollisimman pieneksi.

a) *Itsevoitelu.* Uusi Buick-moottori sylinterinkansi-venttiileineen saattaa kehittää 95—115 kilometrin tuntinopeuden. Se on täydelleen itsevoiteleva. Tämä on erittäin tärkeä asia autoilijalle, koska koneen hoitoon tarvittava aika sen kautta melkoisesti lyhenee.

Voitelu tapahtuu painesyöttöjärjestelmän mukaan, johon kuuluu Buick-tyyppinen öljypumppu. Tämä pumppu on kiinnitetty kampikammion oikeaan alareunaan ja öljy valuu

siihen erityisen siivilälaitteen läpi. Täten saa pumppu aina tasaisesti öljyä riippumatta siitä, kulkeeko auto ylä- vai alamäkeä.

Paine pakoittaa öljyn kaikkiin tärkeimpiin moottorin osiin, m. m. nostotankoihin ja nostotankojen kuppeihin. Venttiilivarsien, venttiilijousien ja kipinänsäätämislaitteen voitelu tapahtu myöskin automaattisesti.

Eri putkihaarakkeitten kautta puserretaan öljy kaikkiin päälaakereihin, sekä etumaiseen kampiakselilaakeriin. Päälaakereista menee se voitelureikien kautta kiertokankien laakereihin.

b) *Männänvoitelu.* Päälaakereista ja kiertokankien laakereista ulospusertuva öljy tulee öljysuihkuna kampikammioon voidellen sylinterien seinät, männät, männäntapin ja renkaat, järeleäolevat kampiakselin laakerit, kampiakselin mutkat ja nostajat.

c) *Irroitettava kansi.* Sylinterien kansi voidaan irroittaa, niin että tarpeelliset korjaukset sylinterissä voidaan helposti suorittaa. Sylinterit valetaan Buick-tehtaan omassa valimossa yhtenä kappaleena erikoisesta puoliteräslejeeringistä.

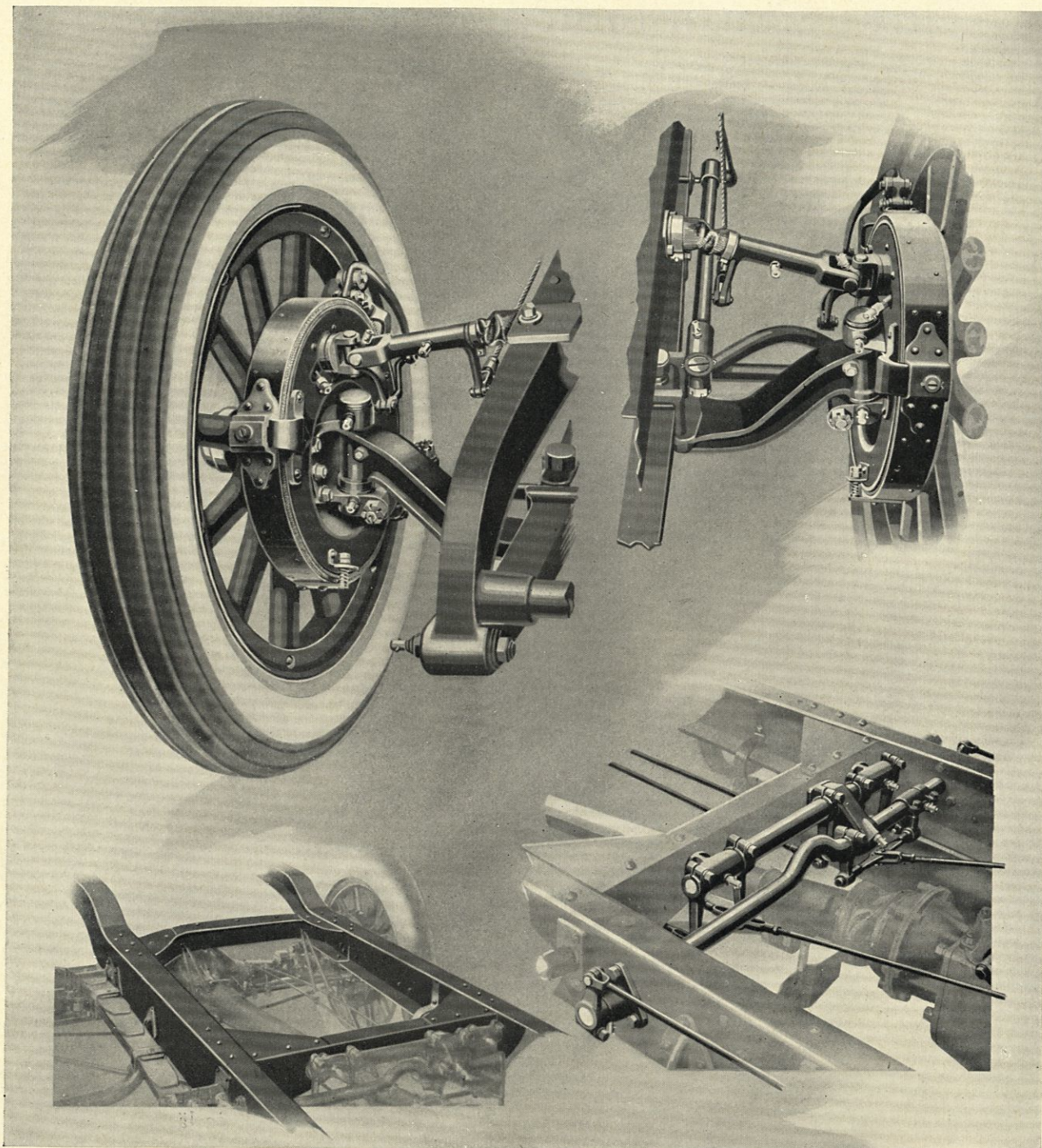
d) *Kaasuttaja ja imuputki.* Imuputki on nelikulmainen, jonka kautta polttoaine jakaantuu tasaisemmin. Kaasuttaja on uusinta, parannettua, n. k. Marvel-mallia. Polttoaineen kuljetus takana olevasta säiliöstä kaasuttajaan tapahtuu vakuum-järjestelmän avulla. Täydennetty esilämmitystapa takaa polttoaineen tarkoituksenmukaisen kaasutuksen.

e) *Keveät, ontot nostotangot.* Venttiilinnostajat on koottu onttoon, yhtä kappaletta olevaan akseliin. Nostotangot ovat teräsputkea, joten ne ovat keveät mutta tavattoman vahvat. Suuret venttiilit lisäävät koneen voimakkuutta ja nopeutta, ja venttiilien kaksoisjouset tekevät venttiilien toiminnan äänettömäksi ja sulkeutumisen varmaksi suurimallakin nopeudella.

f) *Uusi vesipumppu* lisää suuresti uuden moottorin tehokkuutta. Pumpun tiivistet ovat erinomaisen pitkät ja läpimitaltaan avarat. Niitä suojelevat lisäksi leveät tiiviste-kammiot, jotka suuren kokonsa vuoksi vain harvoin kaipaavat tarkistamista.

g) *Irroitettavat haarakkeet* vauhtipyöräsuojuksen kannessa voidaan mahdollisen murtuman sattuessa korvata uusilla ilman että on tarvis uusia koko kampikammiota.





Ylempänä kaksi kuvaa Buickin uudesta jarrulaitteesta, joka vaikuttaa kaikkiin neljään pyörään. Jarrukengät ovat poikkeuksellisen suuret ja jarrun päällystys on tavattoman leveä ja paksu.

Alhaalla vasemmalla nähdään tukeva Buick-alusta. Se on vahvinta puristettua terästä ja läpileikkaukseltaan leveän ja syvän U:n muotoinen.

Alhaalla oikealla näkyvät Buickin nelipyöräjarrun vetotangot. Etujarrujen tangot ovat alustan ulkopuolella. Takajarrujen tangot ulottuvat takapyörän jarrukengästä taka-akselin äärimmäiseen mutkaan. Myöskin näkyvät jarrujen tasoittaja sekä jalkajarrun vetotanko.



### **Tanakka, vahvistettu alusta.**

Uuden kuusisylinterisen Buickin vahva rakenne selviää erinomaisen hyvin sen alustasta, joka on lujimmasta puristetusta teräksestä, läpileikkaukseltaan leveän ja syvän U:n muotoinen. Sen lujuutta lisäävät neljä poikittaista vahvistuskappaletta ja kaksi putkenmuotoista poikkipienaa.

### **Buickin nelipyöräjarrut.**

Kaikissa 1924 vuoden Buick-malleissa on ulkopuoliset nelipyöräjarrut. Jarrukenkä on erinomaisen suuri ja nämä jarrut tekevät ajelun entistä helpommaksi ja turvallisemmaksi. Jarrut on kiinnitetty niin, että jarrukenkä ympäröi eteenpäin kuljettaessa pyörän rumpua kolmeneljättä osaa ja taapäin kuljettaessa yhden neljäsosan. Täten saadaan jarrutus tehokkaimmaksi silloin kun on tarvis. Nämä jarrut eivät lainkaan haittaa ohjauksen helppoutta, koska etumaiset ulkojarrut automaattisesti lakkaavat vaikuttamasta vaunun kääntyessä.

### **Jarrujen vetotangot.**

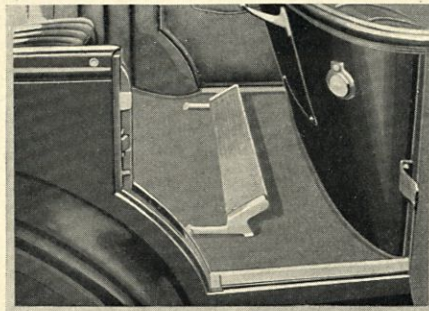
Etujarrujen vetotangot ovat alustan ulkopuolella. Takajarrujen vetotangot ulottuvat takajarrun poikkiakselista taka-akselin ulompaan jarruakseliin. Jalkajarru toimii vetotangolla, joka on kiinnitetty tasottajaan ja vaikuttaa yhtä aikaa etu- ja takajarruihin.

### **Mukavasti sijoitetut tarkistuslaitteet.**

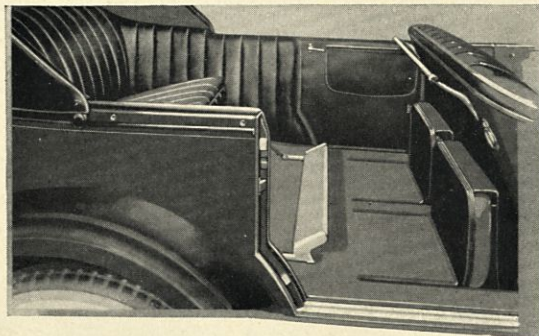
Kuljettajan osan tarkastelu osoittaa, kuinka mukavaksi kuljettajan toiminta on tehty uusissa Buick-vaunuissa. Istuin on matalampi ja sen kaltevuus sopivampi. Ohjauslaitteen kaltevuus on myös muutettu ohjauksen helpottamiseksi. Kaikki säätölaitteet on ryhmitetty mukavasti varustelaudalle. Jalkajarru ja kytkimenpoljin ovat jalalle sopivassa asennossa ja vaihdetanko sekä käsijarru ovat käden ulottuvilla ja toimivat nopeasti ja tepsivästi.

### **Uudet sytytys- ja kaasutuslaitteet.**

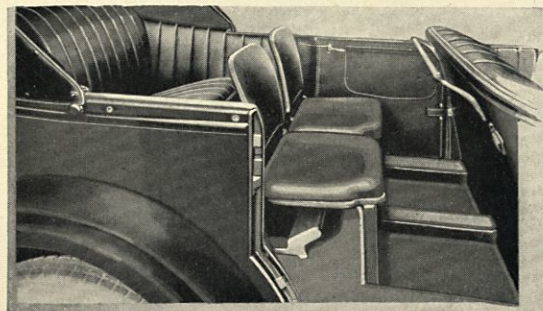
Kuusisylinteristen mallien uusi ohjausratas on ajajalle erittäin mukava. Sytytyksen ja kaasutuksen tarkistuslaite on uutta mallia ja säätöjakaja on kokonaan poissa.



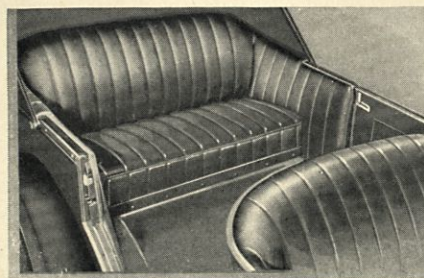
Viiden hengen Buickin sisusta. Näkyy jalkatuki ja muita mukavuuksia.



Buickin seitsemän hengen matkailuvaunun tilava sisusta, varaistuimet alhaalla.

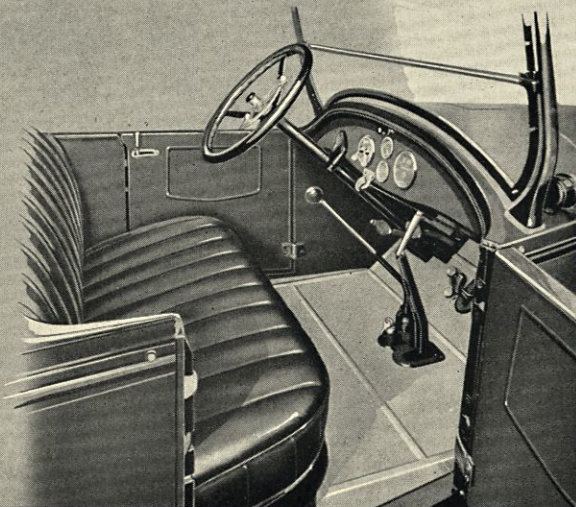
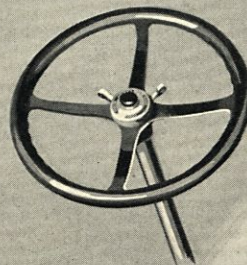
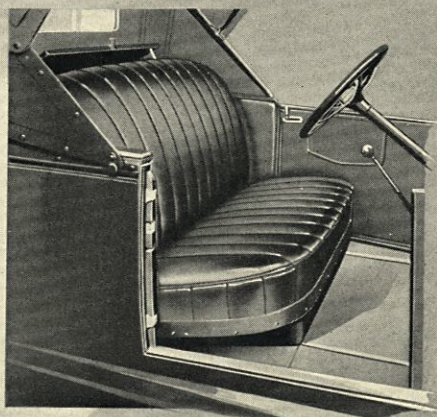
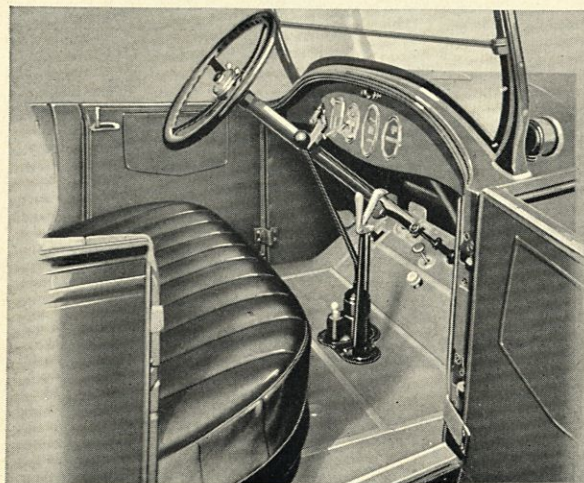


Buickin seitsemän hengen matkailuvaunun sisusta, varaistuimet paikoillaan.



Kuva osoittaa miten verrattoman mukavaa on keinoa Buickin pehmeillä, huolellisesti täytetyillä istuimilla.





Ylempänä: Kuusisylinterisen Buick-mallin ajajan osasto. Huomatkaa varustelaudan täydelliset varusteet sekä kaikkien vipujen ja poljinten sopiva asema.

Buickin ajeluvaunun (Roadster) mukavaa istuinta osoittaa alempi kuva vasemmalla. Istuimen takana on tilava tavarasäiliö.

*Kaikki mallit, paitsi 24-KUUSI-48 saatavana joko oikean- tai vasemmanpuolisella ohjauslaitteella.*

Ylempi kuva oikealla näyttää kuusisylinteristen Buick-mallien yksinkertaistutun sytytys- ja kaasutustarkistulaitteen. Säätojakaaja on jäänyt kokonaan pois.

Alhaalla vasemmalla on nelisylinterisen Buickin tilava ajajan osasto. Kaikki on järjestetty ajajan suurinta mukavuutta silmälläpitäen.

### Tilava vaunukori.

Pyrkimys mahdollisimman suuren mukavuuden ja käytännöllisyyden saavuttamiseen ilmenee uusien Buickien tilavassa vaunukorissa. Istuinten päällystys on erikoisen hyvää työtä. Istuimet ja selkänojat ovat napittomia, eikä mitään kiinnitysluskoja ole näkyvissä. Päällystys on täytetty kierretyillä jousilla, joiden alla on kaksoiskierukkajouset, antaen päällystykselle tavattoman pehme-

den ja joustavuuden. Istuimet ovat entistä enemmän takanojassa, mikä tekee asennon mukavammaksi.

### Tilavat varaistuimet.

Vaunukorin tilavuus lisää suuresti ajelun mukavuutta. Seitsemänhengen malleissa on erittäin tilavat varaistuimet. Mitään sellaista seikkaa ei ole jätetty huomioonottamatta, joka edistää matkustajain mukavuutta.



## Uutuuksia jotka kuuluvat 1924 vuoden Buick-malleihin.

*1924 vuoden Buick-mallien uutuus ei perustu yksityisiin huomattaviin uudistuksiin, vaan ovat ne todellakin kaikissa suhteissa uusia vaunuja. Rakenteen peruspiirteet ovat kuitenkin samat, jotka ovat saattaneet aikaisemmat Buick-vaunut niin suosituiksi.*

### Kuusisylinteriset mallit.

Uudet Buickin nelipyöräjarrut, jotka ovat erittäin tehokkaat vaikutukseltaan ja joita voidaan helposti tarkistaa.  
Suuremmat, kokonaan uudenmuotoiset korit.  
Rakenteeltaan ja muodoltaan uusi jäähdyttävä.  
Uusi jäähdyttäjän vesiaukko ja vaippa.  
Uusi etupelti, joka sopii jäähdyttäjän ja konesusuojuksen muotoihin.  
Uudet vedenpitävät konesusuojuksen saranat.  
Uudet konesusuojuksen kannatimet sen aukiollessa.  
Uudet uurrekoristeiset lokasiivet.  
Uudenmalliset valonheittäjät, jotka tyyliään sointuvat yhteen jäähdyttäjän ja rungon muotojen kanssa.  
Uudet vedenpitävät kaistaleet tuulilasin yläreunassa.  
Uusi, ylhäältä avautuva, kumikehykseen asetettu tuulilasi, joka tarjoaa mahdollisimman laajan näköalan.  
Uudet lujat ja sievät tuulilasin kannattajat.  
Uusi, luja, sekä edestä että takaa vahvistettu kehys.  
Pitempi akseliväli, 3,05 m. ja 3,25 m.  
Uusia varusteita, uusi varustelauta ja varustelaudan lamppu, joka muodoltaan vastaa valonheittäjiä.  
Uudet pölysuojukset.  
Uusi, vahva, täydelleen peitetty polttoainesäiliö.  
Uusimalliset tuuletajat.  
Uudet, leveät, tiiviisti sulkeutuvat ovet.  
Uudet suojusnastat ovissa.  
Uudet erinomaisen tilavat varaistuimet.  
Uudet mukavammat istuimet.  
Uudet alumiinikehyksiset astuinlaudat.  
Uusimallinen, kokonaan itsevoiteleva Buick-moottori sylinterikansiventtiileillä.  
Uudet irroitettavat sylinterinkannet.  
Uudenmalliset, yläpäästään pikarinnuotoiset venttiilinnostajavarret, tarkistuslaite nostonokissa, mekaaninen voitelu.  
Pakoveniitit silikromiteräksistä.  
Uusimalliset kaksoiskierjouset venttiileissä.  
Venttiilikierukan ja jousien voitelu tapahtuu automaattisesti paineen avulla nostonokista.  
Uusi, suora chausnokin akseli, josta öljy valuu ohjausnokiin ja venttiilin nostajavarsiin.  
Uusi, suuri epäkeskoakseli.  
Uusi, suuri epäkeskoakselin laakeri.  
Epäkeskon etulaakerin voitelu tapahtuu automaattisesti.  
Uusi, raskaampi kampiakseli, joka on huolellisesti tehty tasapainoiseksi.  
Uusi kampiakselin voitelu paineen avulla.  
Uudet pitemmät kiertokanget.  
Uusi kiertokankien laakerien painevoitelu.  
Kiertokankien uusi kiinnitystapa männän tappiin.  
Uusi, pitkä mäntä.  
Uusi pitkä männäntappi.  
Uudet suuremmat joko pyörät, painovoitelulla.  
Uudet epäkeskoakselin hammaspyörät.  
Uusi, suuri vesipumpun laakeri.  
Itsevoiteleva vesipumpunakselin laakeri.

Uusi, leveä pumpuntiivistekammio.  
Uusi suuri virranjakaja.  
Uusi, kulkikas imuputki.  
Uusi, suuri öljypumppu kampikammion aliosassa, suojattu lialta.  
Uusimallinen likasuojaus, joka on lujasti kiinni, mutta voidaan helposti irroittaa.  
Öljyhana kampikammion alla on sijoitettu uuteen parempaan paikkaan.  
Kytkinsuojuksen päällysosat ovat irroitettavat.  
Uusi voimakas ja tehokas kytkimenjousi.  
Uusi suurinapainen vahvistettu tuuletaja.  
Uusi refleksi levy vaihdelaatikossa, öljynkierron helpottamiseksi.  
Uusi, jarrulevy takapyörässä, sekä uudet puolat.  
Uusi kartiopyöräsuojus, joka sopii pidennettyyn akseliväliin.  
Olkatuki takajousien akselissa nostolaitteen sijoittamiseksi.  
Uudet käännettyä Elliot-mallia olevat etuakselit.  
Uusi, painava etuakseli taotusta I-raudasta.  
Uusi, pitennetty ohjaustappi ja sen puola.  
Uusi metallisuojaus ohjaustapin yläpäässä.  
Uusi, yhtä kappaletta oleva ohjaustanko, jonka molemmissa päissä on kuulanivel.  
Uudet etu- ja takajouset, jotka tekevät vaunun kulun erittäin tasaiseksi.  
Uusimallinen bensiinisäiliön kansi.  
Uudet sytytys- ja kaasutusvivut — ilman järjestäjää.  
Valonheittäjän uusi sovitin, joka vie polttopisteen hyvin kauaksi.  
Uusi etupeltin alumiinireunuste.  
Uusi takaikkuna, joka on mukavampi ajajalle ja matkustajille.  
Uudet tiukat ikkunaverhojen pitimet.  
Uudet litteät liukukatkaisimet vaununlampulle.  
Uudet, nikkelöidyt kädensijat ovien ulkopuolella malleissa 49, 54 ja 55.  
Auringonsuojus kaikissa umpivaunuissa sekä malleissa 49, 54 ja 55.  
Uusimallinen kuomu, Buickin erikoistyyppiä.  
Uudet, kapeat tuet tuulilasin sivuilla kaikissa umpivaunuissa, joten näköala on mahdollisimman laaja.  
Uusimalliset säppilaitteet kaikissa umpivaunuissa niin että ovihihnat ovat tarpeettomat.  
Uudenmalliset saranat kaikissa umpivaunuissa.  
Uudet, metallipäällysteiset korituet kaikissa umpivaunuissa.  
Uudet pähkinäpuiset ikkunakehykset kaikissa umpivaunuissa.  
Uudet, ensiluokkaiset ptyyshipatjat kaikissa umpivaunuissa.  
Uusi päällystys malleissa 41 kahta eri tarkoitusta varten.  
Uusimallinen venttiili lämmityslaitteen vaikutuksen lisäämiseksi umpivaunuissa.  
Uusi polttoainemittari malleissa 41, 44 ja 45.  
Uudet tuulilasin siivet urheilumallissa.  
Uusi sisustus urheilumallissa pakoitetusta nahasta.  
Uusimallinen nikkelöity jäähdyttävä kaikissa kuusisylinterisissä vaunuissa.  
Uusimallinen jäähdyttävävaippa urheilumallissa.  
Uudenmalliset matka-arkun kannikkeet urheilumallissa ja Brougham-sedanissa.  
Uudenmalliset suojustangot roadster-mallin takakannelle.  
Hienoimman laatuiset puupyörät malleissa 51, 54 ja 55.

### Nelisylinteriset mallit.

Uudet Buickin nelipyöräjarrut, suuret rummut, tehokas vaikutus.  
Pitempi, kokonaan uusimuotoinen kori.  
Uusi kenojähdyttävä.  
Uusimallinen, jäähdyttäjän mukainen konesusuojus.  
Uudenmuotoinen suora sivuviiva konesusuojuksesta vaunun perään saakka.  
Uudet vedenpitävät konesusuojuksen saranat.  
Uusi konesusuojuksen tuki sen ollessa avoinna.  
Uusi konetuuletaja, joka on hoidettavissa vivulla ajajan paikalta.  
Uudet rungon kanssa tasapinnassa olevat ovet.  
Uusi, vedenpitävä metallikaistale tuulilasin yläreunassa.  
Uudenmalliset varusteet ja varustelauta.  
Uudet, mukavammat, kaltevammat ja matalammat istuimet.  
Uusi ohjauslaitteen asento, joka tekee ohjauslaitteen mukavammaksi.  
Uudenmallinen alumiinireunuste etupeltissä.  
Uudenmallinen pölysuojus.  
Uudenmallinen tuulilasi, avautuu ulospäin — helpoittaa ilmanvaihtoa.  
Uudenmallinen vedenlaskuhana moottorista.  
Uudenmuotoinen käsijarrun vipu.  
Uudenmalliset, vasemmanpuoleiset kierrehammaspyörät taka-akseleissa.  
Uusi etuakseli käännettyä Elliot-mallia.

Uusi ohjaustanko yhdestä kappaleesta.  
Uusi poikkituki kehyksen keskellä.  
Uudet etujousien kiinnityslevyt.  
Uusi etujousien kiinnityslevyn kannatin.  
Uusi ohjauslaite.  
Uudenmalliset lamput.  
Uusi valonheittäjän rakenne, joka tekee mahdolliseksi pitkän poltto-  
välin.  
Uudet ikkunaverhojen pitimet, jotka ovat upotetut seinään.  
Uudenmallinen kuomu ja sivuverhot.  
Uusi takaikkuna, joka lisää matkustajain ja ajajan mukavuutta.  
Uudet sinkatut ovet.  
Uudet, kapeat tuulilasin tuet umpivaunuissa, joten näköala on mahdollisimman leveä.  
Uudenmalliset ovensäpit, jotka tekevät ovihihnat tarpeettomiksi.  
Uudet hienoksispuleeratut pähkinäpuiset ikkunapuitteet kaikissa umpivaunuissa.  
Uusi, sievä ja tilava peräosa roadster- ja kupeemalleissa.  
Uudet vedenpitävät, suuret kannet roadster- ja kupeemallien perä-  
osassa.



## **Yksityiskohtaisia tietoja uusista Buick-malleista.**

*Uusien Buick-mallien lähempi tarkastelu vahvistaa sen edullisen vaikutuksen, jonka ne tekevät ensi silmäyksellä. Alempana on muutamia yksityiskohtaisia tietoja näistä uusista malleista.*

### **Kuusisylinteriset mallit.**

#### **Sisustus.**

Kaikissa katetuissa Buick-malleissa on sisustus hienointa plyyshiä, lukuunottamatta mallia 24-KUUSI-41, jossa sisustus on erittäin kestävä kangasta, mikä sopii paremmin liikemiehen autoon. Urheilumallien sisustus on pakoitettua nahkaa, muissa avoimissa malleissa hienoa himmeää mustaa nahkaa. Napittomat istuimet ja selustat ovat täytetyt kierretyillä jouhilla, joiden alla on ensiluokaiset kaksoiskierrejouset, antaen patjoille miellyttävän pehmeuden ja joustavuuden.

#### **Tarkistuslaitteet.**

Uudet lyhyet sytytys- ja kaasutusvivut on mukavasti sovitettu pähkinäpuiseen ohjausrattaaseen, missä myös on merkinantotorven nappula. Kun järjestäjä on jäänyt pois, sopivat nämä laitteet hyvin pieneen, miltei huomaamattomaan tilaan. Jalkakaasun muoto tarjoo mukavan lepoasennon jalalle. Jalkavivuilla järjestetään vielä käyntiinpanolaite, kytkin ja Buickin nelipyöräjarrut.

#### **Akseliväli.**

Pitkällä akselivälillä on suuri merkitys kulun tasaisuudelle. Malleissa 24-6-41, 24-6-44, 24-6-45 ja 24-6-47 on akseliväli 3,05 metriä, malleissa 24-6-48, 24-6-49, 24-6-50, 24-6-51, 24-6-54 ja 24-6-55 on akseliväli 3,25 metriä.

#### **Moottori.**

Uusi kuusisylinterinen Buick-moottori sylinterinkansi-venttiileillä kuuluu nelitahtisiin moottoreihin. Se kehittää jarrukokeessa 70 tehoista hevosvoimaa ja antaa Buick-vauville 95—115 kilometrin tuntinopeuden. Sylinterien kansi on irrallinen, joten se voidaan poistaa venttiilien hiomista tahi muita korjauksia varten. Kytkimensuojus ja kampikammio ovat yhtä kappaletta, joka lepää kolmella tukipisteellä alustasta. Kytkinsuojuksen päällä olevat haarakkeet ovat eri kappa-

letta. Sylinterien läpimitta on 87,7 mm ja iskun pituus 120,7 mm. Sylinteriryhmä on valettu Buick-valimossa erikoisesta puoliteräksestä.

#### **Jäähdytys.**

Buick-moottorin jäähdyttämiseen käytetään vettä, joka jäähdytysvaipassa ympäröi kaikkia venttiilikammioita sekä sylintereitä joka puolelta. Jäähdytysveden lämpö määrä on siis tasainen ja sen kierto esteetön. Keskipakoispumppua käyttää kierrehammaspyörä, pumpun tiivisteet ovat suurta kokoa, samoin pumpputangon laakerit. Uusi jäähdyttäjä on parannettua kennomallia, paksuudeltaan 5,7 cm. Se riittää koneen jäähdyttämiseen kaikissa ilmasto- ja korkeussuhteissa. Puristusta teräksestä valmistettu tuulettaja toimii sopivan välimatkan päässä jäähdyttäjistä ja sitä käyttää hihna epäkeskoakselista.

#### **Venttiilit.**

Suurikokoiset venttiilit lisäävät koneen nopeutta ja voimakkuutta. Imuaukon laajuus on 4,7 cm ja pakoaukon 4,1 cm sisältä. Pakoventtiilit ovat silikromia, joka on tähän tarkoitukseen sopivin, mutta myös kallein metalli, imuventtiilit parhainta krominikkeli-terästä. Venttiileissä on kaksoisjouset, jotka takaavat niiden varman ja äänettömän käynnin kaikilla nopeuksilla. Ontot nostajavarret ovat keveät, mutta vahvat.

#### **Epäkeskoakseli.**

Epäkeskoakselin läpimitta on 3 cm. ja laakerit ovat hyvin suuret, joten venttiilit toimivat kunnollisesti ja tasaisesti kaikilla nopeuksilla.

#### **Kiertokanget ja männät.**

Takorautaiset kiertokanget liikkuvat 5,7 cm suuruisissa laakereissa. Männät ovat 10,8 cm pitkät ja männäntapin halkaisija on 2,2 cm. Männäntapit ovat kiilatut kiinni kiertokan- kien yläpäähän ja liikkuvat männän puolassa,



joten laakerit tulevat hyvin voidelluiksi. Kaikki mäntään ja kiertokankiin kuuluvat osat tehdään yhdessä tarkoin tasapainoisiksi ennenkuin ne kiinnitetään moottoriin.

### **Kampiakseli.**

Kampiakseli on taottu omassa tehtaassa ja erittäin huolellisesti saatettu täydelleen tasapainoiseksi. Sen läpimitta on 6 cm. Se liikkuu neljän yhtäsuuren päälaakerin varassa ja pyörii tasaisesti kaikilla nopeuksilla.

### **Sytytyksen jakopyörät.**

Buickin sytytyssäätpyörät ovat halkaisijaltaan hyvin laajat ja ohjauspyörä on tekstoliittia (sekotusmetallia), joten ne toimivat äänettömästi.

### **Voitelu.**

Automaattinen painevoitelu (Buick-järjestelmä) kuljettaa öljyä kaikkiin tärkeimpiin moottorin osiin, muun muassa venttiilinnostajiin ja nostajavarsien kuppeihin, joten koko moottorin voitelu tapahtuu täydelleen automaattisesti. Öljypumppu on itsesulava, sen ohjaus tapahtuu kierreruuvilla epäkeskoakselista ja se pakottaa öljyn korkean paineen avulla menemään kampiakselin reijustä päälaakereihin sekä kiertokangen laakereihin, sitten ohjauspyöriin, etumaiseen ohjaustangon laakeriin ja etumaiseen pumpputangon laakeriin sekä takaisin kampikammion alaosaan. Muut epäkeskoakselin laakerit, sylinterit, männät, mutkat ja nokat saavat voitelunsa öljysuihkusta. Kolmas putki johtaa öljyn paineen mittariin varustelaudalla ja varaventtiilillä säädetään paine noin 30 naulaksi. Liika öljy juoksee ohjauspyörästä sitä varten tehtyjä reikiä myöten kammion alaosaan. Kammiossa on öljynkorkeuden osoittaja ja aivan alhaalla hana, jonka kädensija on pidennetty.

Konealustan voitelu tapahtuu öljyruiskulla.

### **Venttiilin nostajavarret.**

Nostajavarsien yläpäässä on kuula, jota voidaan helposti tarkistaa ruuvitaltalla sekä ruuviavaimella. Kuula sopii toiselta puolen venttiilinnostonokan kupinmuotoiseen päähän. Kaikki venttiilinnostajat ovat ylhäällä kiinni yhteisessä akselissa ja niiden välillä on kierrejousi, joka automaattisesti heti tasoihtaa kaiken kulumisen. Tästä akselistä

kulkee kuhunkin nostajavarteen öljyjohtot, jotka pitävät huolta nostajavarren laakerien sekä kuulan öljyamisestä.

### **Kaasuttaja.**

Uutta, parannettua Marvel-tyyppiä; polttoaineen syöttö vaunun takana olevasta säiliöstä tapahtuu vakuum-järjestelmän avulla. Automaattinen lämmönsäätölaite takaa polttoaineen kunnollisen kaasuttumisen kaikilla nopeuksilla ja uudenmuotoinen jakoputki jakaa polttoaineen mahdollisimman tasaisesti sylintereitten kesken.

### **Sytytys.**

Sytytysjärjestelmä on matalajännitys-systeemiä, varustettu sähkögeneraattorilla ja akkumulaattorilla. Etusytytys on automaattinen ja säädettävissä ohjausrattaan keskellä olevasta vivusta.

### **Käyntiinpanolaite.**

Käyntiinpanosta, sähkövalosta ja sytytyksestä huolehtii moottorin yhteyteen rakennettu Delco-laite, joka toimii suuren akkumulaattorin yhteydessä. Varustelaudalla on yhteinen katkaisulaite, jossa on ampeerimittari sekä automaattinen virrankatkaisija.

### **Kvtkin.**

Kytkin on kuuluisaa Buickin kuivalamellityyppiä, toimii pehmeästi, mutta tehokkaasti, liikkuen kuulalaakerirenkaassa. Voitelu tapahtuu voiteluruiskulla kahdesta voitelureijästä.

### **Vaihde.**

Vaihde on n. k. kuulatyyppiä, siirrettävillä hammaspyörillä, kolme vaihdetta eteenpäin ja yksi taaksepäin. Hammaspyörät ovat erikoista Buick-valmistetta ja sopivasti karaisuja. Niitä siirretään vivulla, joka on yhtä itse hammaspyörästänsä kanssa.

### **Voimansiirto.**

Voimansiirto tapahtuu itsevoitelevan, täydellisesti sisäänsuljetun yksiniveleisen kardaniakselin sekä takaakselin kierrekartiohammaspyöränsä avulla. Kardaniputki liittyy vaihdeakselin takapäähän kuulanivelellä, joka ympäröi ristinivelä. Tämä kuulanivel kestää sekä vääntömomentin että työnnön.



### **Taka-akseli.**

Taka-akseli on täydelleen vapaa, vaunun koko painon vaikuttaessa sen koppaan. Pyörrien liikkeen aikaansaavat irroitettavat, suuri- kokoisissa kuulalaakereissa pyörivät akselit. Kartiohammaspyörrien asentoa saattaa tarkistaa. Takajousien päässä on ulkoneva tuki nostolaitteella renkaita vaihdettaessa.

### **Jarrut.**

Buickin nelipyöräjarrut tekevät jarrutuksen paljoa tehokkaammaksi kuin vanhoissa taka- pyöräjarruilla varustetuissa vaunuissa. Ne ovat ulkojarrut, jotka vaikuttavat tavat- man suurikokoisiin ja leveihin rumpuihin. Käsijarru on sisäjarrutyyppejä ja vaikuttaa ai- noastaan takapyörrien rumpuihin. Molempia jarrulaitteita voidaan helposti tarkistaa.

### **Etuakseli.**

Etuakseli on n. k. käännettyä Elliot-mallia, muodoltaan I-tyyppiä ja varustettu hyvin suurilla tapeilla. Se on vasaroitu ja kuumen- nettu. Kääntövipu ja ohjaustanko ovat myöskin taottuja. Ohjausvivun tappien läpi- mitta on 25.4 mm ja puolat ovat vastaavan suuruiset. Teräväpäinen puikko pitää niitä paikoillaan. Ohjausvivun yläpäässä ovat pö- lvsuojukset. Yhdistystangon kummassakin päässä on kuulaniel, ja voidaan se sovittaa hyvin tarkasti. Etupyörrien laakerit ovat erit- täin suuret.

### **Pyörät.**

Pyörät ovat puiset tykistömallia 12 puo- lalla sekä 12 puolatapilla. Pyöräin kappa on suurikokoinen. Sekä etu- että takapyörissä on lujasti kiinniniitatut 35.5 cm läpimittaiset jarrurummut. Kaikissa pyörissä ovat irroi- tettavat vanteet.

### **Renkaat.**

32×4" malleissa 24-6-41, 24-6-44, ja 24-6-45; 32×4½" malliessa 24-6-47, 24-6-48, 24-6-49, 24-6-50, 24-6-51, 24-6-54 ja 24-6-55. Cord-ren- kaat kuuluvat kaikkien vaunujen standardi- varustukseen.

### **Ohjauslaite.**

Ohjauslaite on n. k. ruuvi- ja mutterimallia. Suuret, tarkistettavat painelaakerit putken alapäässä estävät kulumisen vaikutuksen.

Pronssinen mutteri on halkaistu ja rullat, joi- hin nuo mutterinpuolikkaat vaikuttavat, ovat suuremman kestävyuden saavuttamiseksi, le- veitä kosketuspinnaltaan. Ohjausratas on pähkinäpuuta ja sen keskellä ovat hyvin pie- nikokoiset ja helppohoitoiset sytytys- ja kaa- sutusvivut. Autotorven nappi on rattaan keskellä. Urheilumalleissa ovat ohjausrat- taan puolatkin pähkinäpuuta, malleissa 24-6- 41, 24-6-44 ja 24-6-45 ovat ne mustat sekä kai- kissa muissa malleissa alumiiniumia.

### **Kehys.**

Kehys on vahvistettua puristettua syvää ja leveää U-muotoista terästä. Siinä on neljä lujaa poikkitukea, sekä edessä ja takana li- säksi teräsputkinen vahvike. Keskimäinen poikkituki on laatikkomainen ja kaikki poikkituet ovat vahvistetut kulmarauodoilla.

### **Jouset.**

Etujouset ovat puolielliptiset. Takajouset ovat Buickin Cantilever-tyyppiä ja teke- vät ajelun erittäin tasaiseksi ja miellyttäväksi.

### **Kuomu.**

Avoimien mallien kuomu on uudenmuotoi- nen. Sivuverhot ovat »Gipsy»-patentin mu- kaiset ja valmistetut vedenpitävästä erikois- kankaasta. Sisäverhot avautuvat samalla kuin ovet ja erityiset laitteet pitävät ne kiinni kuomun seinässä. Kaikissa katetuissa mal- leissa on kiinteä, hyvin eristetty kuomu, joka ei anna ajettaessa mitään ääntä. Sivuiikkunat voidaan asettaa mihin asentoon tahansa.

### **Tuulilasi.**

Uudet tuulilasilevyt ovat vedenpitävissä kehyksissä ja lisäksi on kaikkiin liitoksiin so- vitettu kumikaistaleet, jotka tekevät sen täy- delleen vettä ja tuulta pitäväksi. Tuulilasin yläpuolta voidaan kääntää haluttaessa, ja tä- mä kääntäminen voidaan tehdä sisäpuolelta. Avoimissa malleissa 24-6-49, 24-6-55 sekä kai- kissa katetuissa malleissa on tuulilasin puh- distaja, taaksenäyttävä peili sekä auringon- suojus.

### **Standardivarustus.**

Kaikkiin malleihin kuuluu yhdistetty valon- heittäjä täyttä ja himmeää valoa varten sovi- tettuine laitteineen, sivulamput, perälamppu.



varustelauta, lamppu, nopeus- ja matkamittari, sähkömerkinantotorvi, renkaanpitiimet sekä niissä yksi varavanne (ylimääräisiä kumeja ja renkaita ei kuulu standardivarustukseen), nostolaite, öljypumppu, ilmapumppu, renkaitten korjaustarpeet, täydellinen koelma työkaluja, polttoainemittari, vaihdelaaitteen lukko, konetuulettaja, astuinlaudat sekä kynnyslevyt syövytettyä alumiiniumia. Auringonsuojus kuuluu standardivarustukseen, lukuunottamatta malleja 44 ja 45.

Malleissa 54 ja 55 on vielä lisäksi kello, taakseenäyttävä peili, tuulilasin siivet peililasista, nikkelikehyksiset kumimatot astuinlaudalla, kumiset jalkatyyny ajajan osassa, matot kaikissa osastoissa, polttoainemittari varustelaudassa sekä sikarinsytyttäjä.

Kaikkiin umpinaisiin malleihin kuuluu taakseenäyttävä peili ja lämmityslaite. Malleihin 47, 48 ja 50 kuuluu sitäpaitsi vielä kello ja polttoainemittari varustelaudassa.

Mallissa 55 on erityiset matka-arkun kannikkeet ja jalkatuki edessä istuvalle matkustajalle.

Tehdas ei ota vastaan erikoisvaunujen eikä myöskään tässä mainitsemattomien lisävarusteiden tilauksia, eikä myönnä mitään alennusta standardivarustukseen kuuluvista laitteista, joita joku ei halua.

Kaikki kuusisylinteriset mallit ovat saatavissa vasemman- tai oikeanpuolisella ohjauksella paitsi malli 48, joka on saatavissa ainoastaan vasemmanpuolisella ohjauslaitteella.

## Nelisylinteriset mallit.

### Sisustus.

Kupee- ja Sedan-malleissa käytetään päällystykseenä hienoa plyyshikangasta. Roadster-mallin ja matkailuvaunun päällystys on himmeää mustaa nahkaa. Patjoissa ja selkänojoissa ei ole päälläpäin mitään nappeja näkyvissä. Pehmikkeenä käytetään niissä kierrettyjä jouhia, joiden alla ovat oivalliset kaksoiskierrejouset, mitkä yhdessä tekevät ajelun tavattoman tasaiseksi ja mukavaksi.

### Tarkistustlaitteet.

Ohjausrattaan keskikohtaan ovat mukavasti sijoitetut sytytys- ja kaasuvivut sekä merkinantotorven nasta. Jalkakaasun levy tarjoaa sopivan tuen jalalle. Buickin nelipyöräjärruja, kytkintä- ja käyntiinpanolaitetta hoidetaan jalkavivuilla, kun taas vaihdelaatikon vipua hoidetaan käsin.

### Akseliväli.

Kaikissa nelisylinterisissä malleissa on akseliväli 2,77 m. Runko riippuu hyvin alhaalla akselien välissä, joten painopiste on alhaalla ja paino jakaantuu niin, että vaunu on hyvin vakava. Näistä seikoista sekä uusista Buickin erikoisjousista johtuu näitten vaunujen tasainen ja miellyttävä kulku.

### Moottori.

Buickin nelitahtinen nelisylinterinen moottori sylinterikansi-venttiileillä kehittää jarrukokeessa 35 HV ja antaa vaunulle vllin kvllin nopeutta. Moottori, kytkin ja vaihdelaatikko on yhdistetty yhdeksi kappaleeksi, joka lepää kolmella pisteellä. Sylinterien läpimitta on 85,7 mm ja iskun pituus 120,7 mm. Sylinterit ovat valetut erikoisteräksestä kaikki yhtenä ryhmänä. Kampiakseli on poikkeuksellisen vahva ja liikkuu kolmessa isossa laakerissa. Mäntien paino on tehty tarkkaan sopivaksi, samoin myöskin kiertokankien ja vauhtipyörän, joten koneen käynti on tasainen kaikilla nopeuksilla. Erikoisen suuret venttiilit toimivat automaattisesti voideltavien äänettömien, tarkistettavain nostonokkien avulla. Veden ulospääsy sylintereistä on muovailtu uudenmalliseksi, jotta se sopii uuteen jäähdyttäjään.

### Jäähdytys.

Kaikkia sylinterejä ja venttiilejä ympäröi täydelleen vesivaippa, ja veden kiertokulusta huolehtii hammaspyörien välityksellä toimiva keskipakoispumppu. Uusimallinen jäähdyttäjä on n.k. kennotyyppiä ja on sillä erinomaisen suuri jäähdytyskyky, jota lisää voimakas tuulettaja, mikä saa voimansa hihnalla epäkeskoakselin päästä.



### **Voitelu.**

Näissä malleissa käytetään yhdistettyä kierto- ja räiskyvoitelujärjestelmää, joka on sovitettu niin, että öljyn pinta kampikammiossa pysyy aina yhtä korkealla. Öljyn pinta liikkeessä epäkeskoakselista kierrehammaspyörien välityksellä voimansa saava hammaspyöräpumppu, jolla on oma suojuksensa kampikammion alaosassa. Pumppu on itsesulattava ja jäätymisen tahi särkymisen estämiseksi on pumpunvarressa lisäksi automaattinen kytkin. Kampikammiossa on öljypinnan korkeuden osoittava mittari ja sitä paitsi hana, josta liika öljy voidaan laskea ulos. Varustelautaan on sovitettu öljynpaineen mittari.

### **Kaasuttaja.**

Kaikissa Buickin nelisylinterisissä malleissa käytetään parannettua automaattista Marvel-tyyppiä. Vakuumjärjestelmä kuljettaa polttoaineen takana olevasta säiliöstä kaasutajaan. Automaattinen lämmönsäätö tekee sopivan kaasutuksen saavuttamisen kaikilla nopeuksilla mahdolliseksi. Varustelaudassa on vipu, jolla säädetään ilman pääsy kaasutajaan.

### **Sytytys.**

Sytytys tapahtuu matalajännityslaitteella. Sähkövirta saadaan Delco-generaattorista sekä akkumulaattorista. Etusytytys on automaattinen. Ohjausrattaan keskellä on lyhyt, helppohoitoinen sytytysvipu.

### **Käyntiinpanolaite.**

Uusissa Buickin nelisylinterisissä malleissa on täydellinen Delco-systeemi käyntiinpanoa, sähkövaloa ja sytytystä varten. Se on asetettu koneen yhteyteen sen itsenäiseksi osaksi ja siihen kuuluu lisäksi suuri akkumulaattori. Varustelaudalla on kaksoiskatkaisija, ampeerimittari ja automaattinen virrankatkaisija.

### **Kytkin.**

Buickin nelisylinterisissä vaunuissa käytetyn lamellikytkimen tunnusmerkit ovat helpo hoito, tehokas vaikutus ja tasainen, pehmeä toiminta. Kytkimen irroittamiseen tarvitaan vain kevyt jalkavivun painallus ja kytkintä on helppo tarkistaa.

### **Vaihde.**

Vaihde on n. k. kuulatyyppiä siirrettävillä hammaspyörillä, kolme vaihdetta eteenpäin ja yksi taaksepäin. Ehdottoman tehokkaasti toimiva käsivipu on yhtä kappaletta hammaspyörästön kanssa ja erikoisesti karkaistu. Buickin vaihdepyörästöt valmistetaan kokonaan omassa tehtaassa ja ne toimivat tehokkaasti sekä äänettömästi.

### **Kardaaniakseli.**

Kardaaniakselissa on yksi suuri, automaattisesti voideltu nivel, ja itse akseli on kokonaan suljettu kehykseen. Voimansiirto tapahtuu taka-akselin kartiohammaspyörillä. Ristiväliltä ympäröi suuri kuulanivel, joka yhdistää kardaaniakselin kehyksen vaihdelaatikoon. Tämä kuulanivel ja kardaaniakselin kehys kestävät sekä vääntöä että sysäyksiä.

### **Taka-akseli.**

Taka-akseli on kolmeneljättäosaa vapaasti liukuva. Akselin putki kantaa kaiken painon ja itse akselin kestäväänä on ainoastaan ajamisesta syntyvä vääntövoima, jota paitsi sen tehtävänä on pyörien tukeminen. Tasaussyörästö ja hammaspyörät kiertävät suurta rasiutusta kestävissä laakereissa ja kartiohammaspyörän akselin laakeri on erinomaisen kookas. Akselien hammaspyöriä voidaan helposti tarkistaa.

### **Jarrut.**

Uuden Buickin kaikkiin neljään pyörään vaikuttavat jarrulaitteet tekevät jarrutuksen paljoa tehokkaammaksi. Ne ovat kokoonpuristuvia ulkopuolijarruja, ja rummut, joihin ne vaikuttavat, ovat kaikissa pyörissä suuret ja leveät. Käsijarru on sisäpuolinen, laajeneva, ja jarrutanko on pitkä, joten jarrutusvoima on hyvin tehokas. Se vaikuttaa ainoastaan takapyöriin. Molempia jarrulaitteita voi tarkistaa kulumisen varalta.

### **Etuakseli.**

Etuakseli on raskasta käännettyä Elliott-tyyppiä ja sovi täydelleen uusiin etusyörä-jarruihin. Ohjaustapit ja yhdistystangon tapit ovat kahdesti kuumennettuja sekä taotuja, ja etupyörät liikkuvat varmasti suurissa kuulalaakereissa.



### **Pyörät.**

Uusien Buick-mallien pyörät ovat tykistö-mallia. Puolia on niissä kaksitoista, samoin kaksitoista puolatappia, jotka kiinnittävät nämä suurikokoiseen pyörän napaan. Jarrurumpujen läpimitta on 35,5 cm. ja ovat ne pulteilla lujasti kiinnitetyt pyöriin. Kaikissa pyörissä on irroitettavat vanteen.

### **Renkaat.**

Cord-renkaat kuuluvat kaikkien mallien standardivarustukseen. Renkaitten koko on 31"X4".

### **Ohjaus.**

Ohjaus tapahtuu kaikissa nelisylinterisissä malleissa halaistun mutterin sekä ruuvien avulla. Suurikokoinen, tarkistettava painelaakeri ehkäisee kulumisen vaikutusta. Ohjausrattaan läpimitta on 43,2 cm. Keskustassa on merkinantotorven nasta. Umpinaisissa malleissa ovat ohjausrattaan puolat alumiiniumia. Rattaan keskellä ovat kaasutus- ja sytytysvivut.

### **Kehys.**

Kehys on puristettua U-terästä, jonka sivut ovat leveät ja paksut. Viisi poikkitukea lisää kehyksen vahvuutta. Etumaisessa jousien kiinnityslevyssä on olka, jonka tarkoituksena on estää akselin liukuminen.

### **Jouset.**

Sekä etu- että takajouset ovat n. k. puolijousia, uutta Buickin erikoismallia, joka tekee vaunun kulun tasaiseksi ja pehmeäksi.

### **Kuomu.**

Uudet kuomut sopivat täydellisesti avonaisten mallien miellyttäviin ääriivivoihin. Sivuverhot ovat patentoitua mallia ja valmistetut vedenpitävästä kankaasta. Sisäverhot avautuvat samalla kuin ovet ja erityiset siteet pitävät ne kiinni seinässä. Kaikissa katetuissa malleissa on kiinteä kuomu ja ikkunat voidaan asettaa mihin asentoon tahansa.

### **Tuulilasi.**

Tuulilasissa on ylhäällä metallikaistale, joka tekee sen täydelleen vedenpitäväksi. Ylempi osa on liikkuva ja voidaan sitä kääntää vaunun sisästä. Umpinaisissa malleissa on auringonsuojus ja tuulilasin puhdistaja.

### **Standardivarustus.**

Kaikkien uusien nelisylinteristen Buick-mallien standardivarustukseen kuuluu: valonheittäjät sekä täyttä että himmeätä valoa varten, sivulamput, takalamppu ja varustelaudan lamppu. Merkinantotorvi toimii sähköllä. Edelleen kuuluu varustukseen nopeus- ja matkamittari, polttoainemittari, renkaanpitimet, joissa on yksi irroitettava varavanne (varakumit ja renkaat eivät kuulu standardivarustukseen) nostolaite, rasvapumppu, täydellinen työkalulaatikko, vaihdelaiteen lukko ja konetuulettaja. Kaikissa umpivaunuissa on lämmityslaite.

Tilauksia otetaan ainoastaan standardimalleille eikä mitään alennusta myönnetä osista, joita joku tilaaja mahdollisesti ei halua.

*Kaikki nelisylinteriset mallit ovat saatavissa sekä vasemman- että oikeanpuoleisella ohjauslaitteella.*





*Helsinki 1924*  
[*Kauppalehti Oy:n Kirjapaino*]